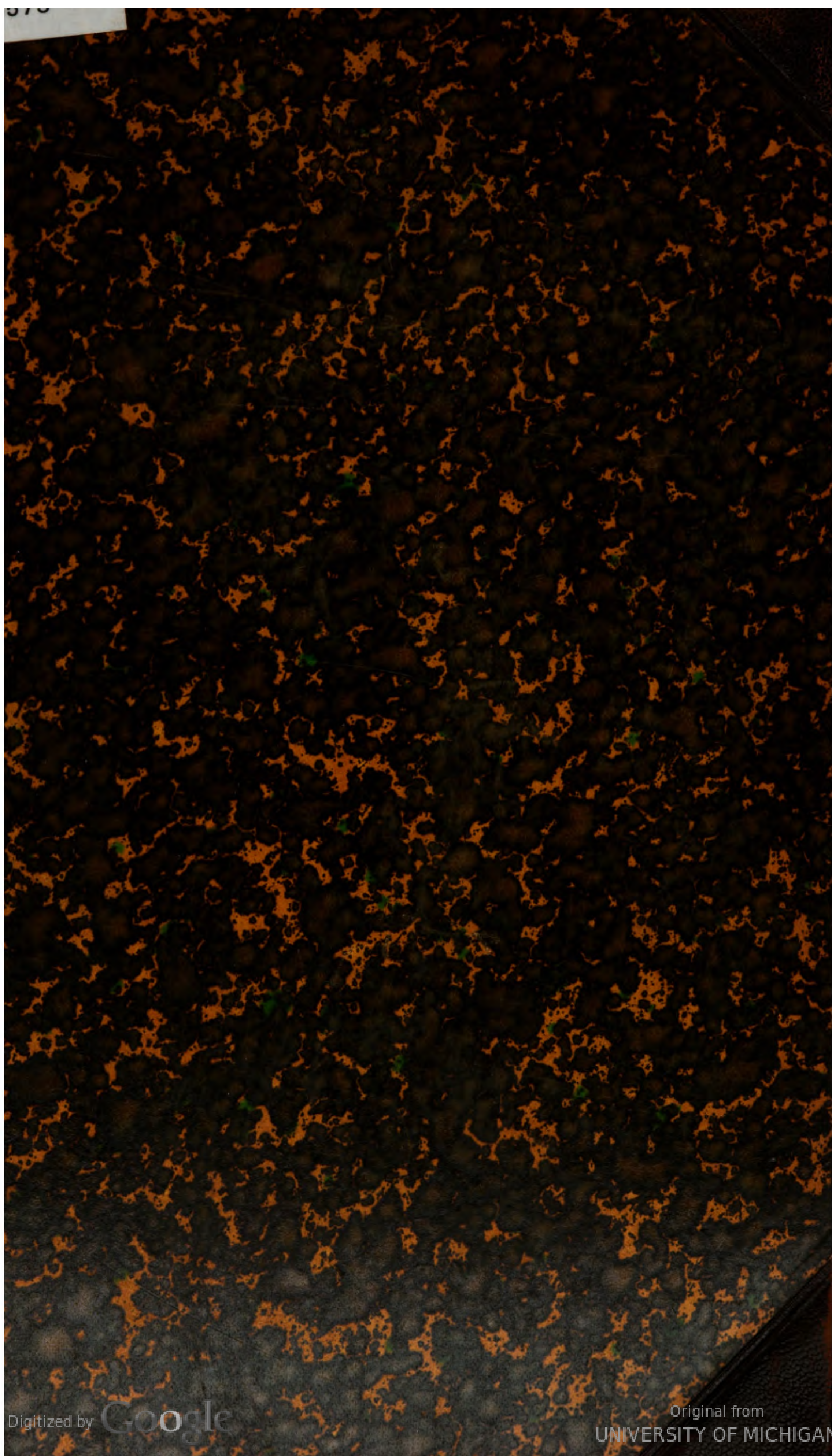
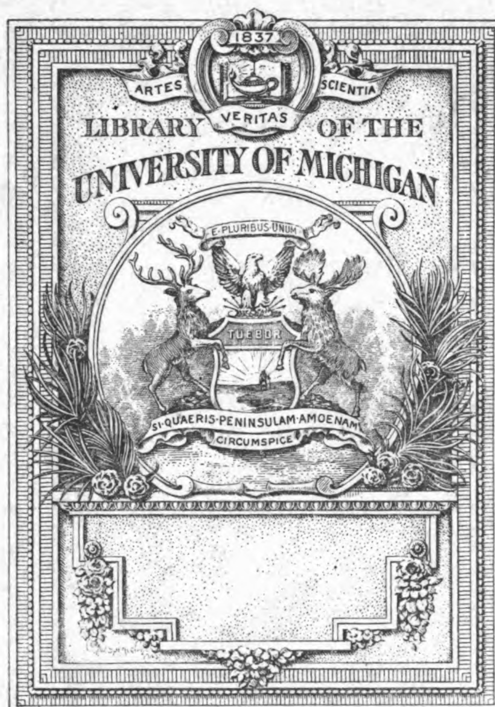
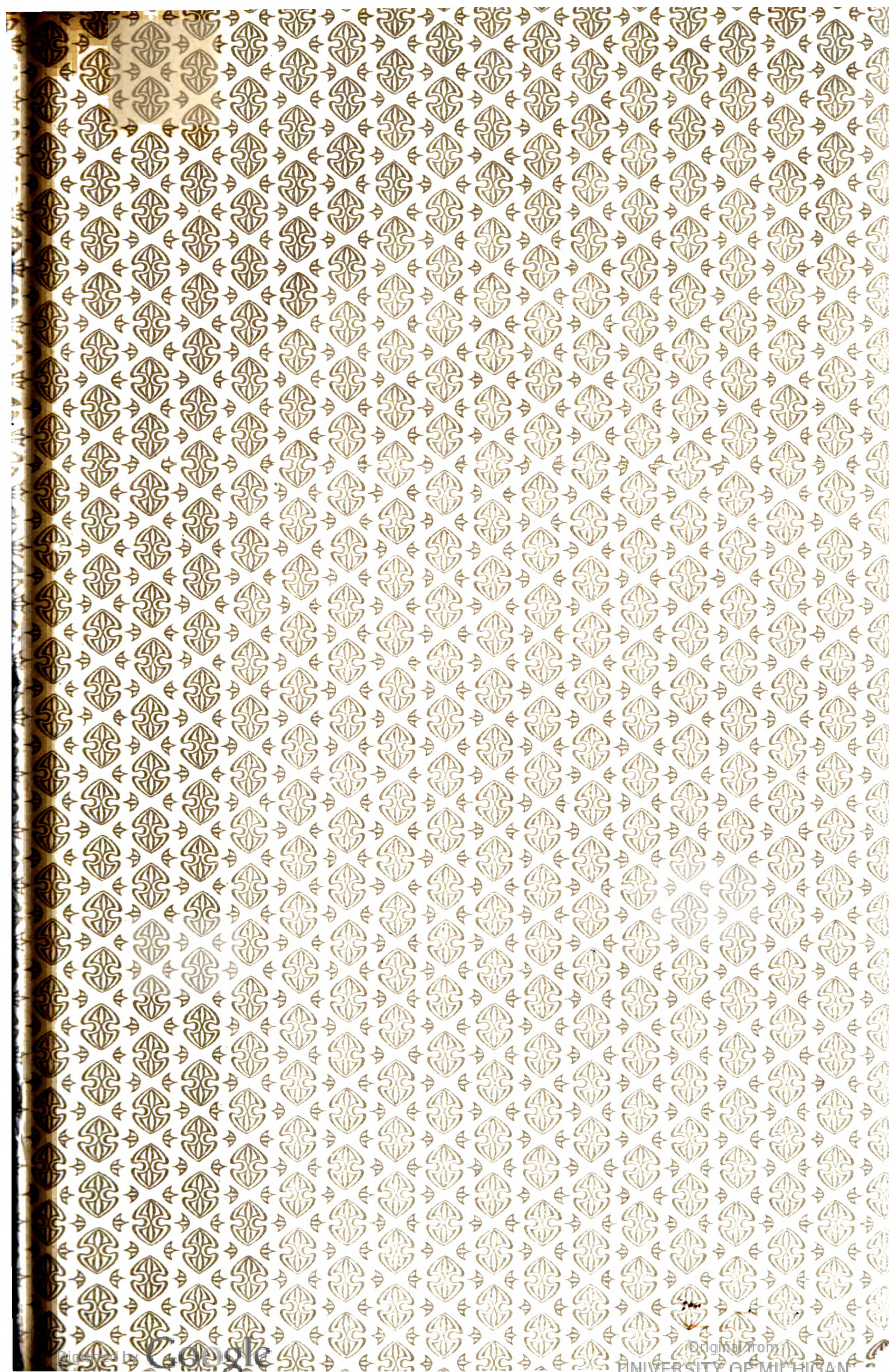



1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

BEILAGE

ZUM

EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT

DES

KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTERIUMS DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

DRITTER JAHRGANG.

1880.



BERLIN.

IN KOMMISSION BEI CARL HEYMANN'S VERLAG.

Inhalts-Verzeichniss.

Archiv für Eisenbahnwesen.

BEILAGE

zum

EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT.

Heft 1. **Berlin, Juli.** **1880.**

Die Camden-Amboy-Fracht-Gesellschaft.

Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnmonopols in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Mitgetheilt von

Geh. Reg.-Rath Dr. **v. d. Leyen.**

Der Kampf gegen die Monopole in den Händen von Privatpersonen oder Gesellschaften, das Bestreben, solche Monopole, sei es für den Staat zu erwerben, sei es wenigstens einer wirksamen Staatsaufsicht zu unterordnen, ist einer der Züge der herrschenden volkswirthschaftlichen Anschauung. So werden auch in fast allen zivilisirten Ländern seit einigen Jahren Versuche gemacht, das Monopol der Eisenbahnen in die Hände des Staates zu bringen, oder dasselbe durch eine erfolgreiche Staatsaufsicht dem Gemeinwohle mehr dienstbar zu machen. Unter den Ländern, welche vielleicht am meisten durch die nahezu unbeschränkte Herrschaft der grossen Eisenbahn-Monopolgesellschaften gelitten haben, nehmen die Vereinigten Staaten von Amerika die erste Stelle ein. Die Verfassung derselben, eines republikanischen Bundesstaates, hat von jeher den Eisenbahnen den weitesten und freiesten Spielraum zur Entfaltung ihres Einflusses gelassen. Mit welcher Leichtigkeit man etwaige Hindernisse, welche die Gesetzgebung einer solchen Wirksamkeit in den Weg zu legen versuchte, hinwegzuräumen verstand, davon nur Ein Beispiel aus der Eisenbahn-Enquête, welche im Jahre 1879 von der gesetzgebenden Versammlung des Staates New-York veranstaltet worden ist*). Nach langen Bemühun-

*) Stenographischer Bericht des Special Assembly Committee on railroads. S. 2723—2725.

gen war es gelungen, ein Gesetz vom 14. April 1855 für den Staat New-York zustandezubringen, durch welches eine Eisenbahn-Kommission, d. h. eine Behörde eingesetzt wurde, welcher die Beaufsichtigung der Eisenbahnen dieses Staates oblag. Den Eisenbahnen war dies sehr unbequem. Sie liessen also im Jahre darauf einen Entwurf vorlegen, durch welchen das vorigjährige Gesetz aufgehoben werden sollte. Um den vermutheten Widerstand des Vorsitzenden der Eisenbahnkommission eines Herrn Swain, welcher für die fünf nächsten Jahre mit einem Jahresgehalt von 5000 Dollars angestellt war, zu beseitigen, traten die Eisenbahnen zusammen, und zahlten diesem Herren zuvor die Summe von 25 000 Dollars baar aus. Mr. Swain schwieg, der neue Entwurf wurde im April 1857 Gesetz, und seit jener Zeit übt der Staat New-York über seine Eisenbahnen überhaupt gar keine Aufsicht mehr aus.

Im Folgenden soll die Entstehung und das Anwachsen eines der mächtigsten Eisenbahnmonopole geschildert werden, derjenigen Eisenbahn, welche die grossen Handelsstädte New-York und Philadelphia ausschliesslich während fast 40 Jahren, von 1832 bis 1871, durch Schienen verbunden hat. Die Stadt New-York liegt an der Südost-Grenze des gleichnamigen Staates zu dem Staate New-Jersey; die Stadt Philadelphia an der Ostgrenze der Staaten Pennsylvania und New-Jersey. Die Eisenbahn, welche beide Städte in Verbindung setzt, liegt ausschliesslich auf dem Gebiete des Staates New-Jersey. Diese Eisenbahn stellt nebenbei eines der Verbindungsglieder zwischen den grossen Flussgebieten des Hudson und Delaware her. Ein Blick auf die Karte genügt, um ihre geradezu unschätzbare Wichtigkeit für den gesammten Personen- und Güterverkehr des Hafenplatzes New-York mit dem ganzen Süden und Südwesten der Vereinigten Staaten darzuthun. Auch für die nördlichen Staaten, Connecticut, Maine, Massachusetts, für Städte wie Boston und Providence führt der nächste und schnellste Weg, der einzige Landweg nach dem Süden, über diese Bahn. New-York ist zudem der wichtigste Hafen der Vereinigten Staaten, dessen Einfuhr also ebenfalls, soweit sie den Süden und Südwesten dieser Staaten berührt, auf jene Strasse angewiesen ist. Sie sollte daher, wenn irgend eine, in der That den Charakter einer öffentlichen, durchgehenden Verkehrsstrasse haben, auf welcher sich Handel und Verkehr ohne unnöthige Einschränkungen, zu möglichst billigen Preisen bewegen könnten. Sich eine solche Schienenstrasse auszusuchen, um aus dem Verkehr auf derselben möglichst grosse persönliche Vortheile zu ziehen, auf einer solchen mit wahrem Vergnügen allen allgemeinen Interessen, soweit dieselben nicht mit den persönlichen sich decken, ins Gesicht zu schlagen, dazu gehört ein nicht gewöhnliches Maass von Schlauheit, welche denn auch die Gesellschaft, der diese Bahn gehörte, Jahrzehnte lang in hohem Masse hat aufwenden müssen. Trotz aller menschlichen Klugheit und Gewandtheit aber hätte die Episode aus der Geschichte der Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten, welche wir im Nachstehenden schildern wollen, niemals vorkommen können, wenn und solange es unmöglich war, derartige Monopole an Privatgesellschaften zu ertheilen. Die Geschichte der Camden and Amboy Eisenbahngesellschaft ist ein glücklicher Weise seltenes, aber auch eines der lehrreichsten Beispiele dafür, zu welchen Ausartungen ein Eisenbahnmonopol führen kann, welches

von Privatpersonen unter der Herrschaft einer schwachen Staatsregierung ausgeübt wird*).

Die Versuche, eine nahe und möglichst directe Verbindung zwischen den Städten New-York und Philadelphia, und zwar zunächst durch den Bau eines den Hudson und Delaware vereinigenden Kanals zustandezubringen, gehen zurück bis auf das Jahr 1812. Dieser Kanal würde das Gebiet des Staates New-Jersey durchschnitten, seinen südlichen Endpunkt aber im Staate Philadelphia gefunden haben, da er in den Delaware-Fluss, welcher hier die Grenze der Staaten New-Jersey und Philadelphia bildet, und im gemeinsamen Eigenthum beider Staaten steht, hätte einmünden müssen. Der nördliche Ausfluss ging innerhalb des Staates New-Jersey in den Fluss Raritan, welcher, nicht weit von dem Hudson bei der Stadt South-Amboy in die Bai von New-York mündet. Lange Jahre hindurch vereitelte die Eifersucht und die partikularistische Engherzigkeit der gesetzgebenden Körperschaften Pennsylvaniens, welche den Ausfluss in den Delaware nicht gestatten wollten, den Bau dieses Kanals. Erst Ende der zwanziger Jahre gelang es dem Gouverneur von New-Jersey, Williamson, diesen Widerstand zu beseitigen. Inzwischen waren die ersten Versuche mit dem Bau von Eisenbahnen in England und Amerika gemacht — die erste Eisenbahn in Amerika, die Südkarolina-Bahn, wurde 1829 gebaut und am 15. Januar 1830 eröffnet —, und die Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung von New-York nach Philadelphia wurde sofort erkannt. Nachdem für den Bau beider Verkehrsmittel Monate lang im Lande agitirt war, wurde im Jahre 1830 die Angelegenheit zuerst vor den gesetzgebenden Körperschaften New-Jersey's verhandelt, indess ohne Erfolg. Die Partei, welche für den Kanal sich interessirte, stimmte für den Kanal, die, welcher die Eisenbahn mehr am Herzen lag, für die Eisenbahn, so dass es nicht gelang, eine Majorität für eines der Projekte zustandezubringen. Nach diesem verunglückten Versuch verständigte man sich darüber, beide Verkehrswege zu bauen, und durch ein Gesetz vom 4. Februar 1830 wurden gleichzeitig die Delaware and Raritan Canal Company und die Camden and Amboy transportation Company konzessionirt, das Grundkapital beider Gesellschaften auf eine Million Dollars mit dem Rechte der Erhöhung auf $1^1/_2$ Millionen festgestellt, über die Tarife und die an den Staat zu zahlenden Abgaben Bestimmung getroffen, und den beiden Gesellschaften die Zusicherung ertheilt, dass innerhalb 5 Meilen vom Anfangspunkte und innerhalb 3 Meilen vom Endpunkte eines jeden Unter-

*) Wie überhaupt die Geschichte der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika bei uns wenig bekannt ist, und — vielleicht nur aus diesem Grunde — von vielen Gegnern der Staatsbahnpolitik ganz unrichtig beurtheilt wird, so erinnern wir uns nicht, über die oben geschilderten Vorgänge, welche ja allerdings einige Jahrzehnte hinter uns liegen, irgend etwas in der deutschen Fachliteratur gelesen zu haben. Unsere Darstellung stützt sich in der Hauptsache auf einen im Jahre 1867 erschienenen Aufsatz der hochgeachteten ältesten amerikanischen Zeitschrift, der North-American Review (S. 428 ff.), welcher in Amerika s. Z. grosses und berechtigtes Aufsehen erregte. Die Quellen des nichtgenannten Verfassers sind theils die Berichte der Gesellschaften, die Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften des Staates New-Jersey, theils die Schriften des berühmten, im vergangenen Jahre verstorbenen amerikanischen Volkswirths Henry C. Carey. An der Zuverlässigkeit und Quellenmässigkeit der Darstellung können berechtigte Zweifel nicht erhoben werden.

nehmens kein neuer Kanal und keine neue Eisenbahn gebaut werden dürfe. Die Linie der Eisenbahn liegt ganz im Staate New-Jersey. Die Stadt Amboy am südlichen Ufer der Bai von New-York, die Stadt Camden am linken Ufer des Delaware gerade Philadelphia gegenüber. Die Bahn wurde so angelegt, dass sie beinahe mit der direkten Luftlinie zwischen den beiden Städten Amboy und Camden zusammenfiel und auf diese Weise allerdings ein unumgehbares Zwischenglied zwischen New-York und Philadelphia bildete. Um diese beiden Städte zu erreichen war nördlich nur die Bai von New-York zu durchfahren, südlich der Delaware zu überschreiten.

Als die Sache soweit war, bildeten sich sofort die beiden Gesellschaften. An der Spitze der Eisenbahngesellschaft stand eine Anzahl zahlungsfähiger, praktisch bewährter Männer, unter den Vorsitz des reichen Grundeigenthümers John Stevens und seiner drei Söhne John, Edwin und Robert. Diese Familie zeichnete allein die Hälfte des Aktienkapitals und drängte auf Inangriffnahme des Bau's, welche denn auch sofort erfolgte.

Mit der Herstellung des Kanals wollte es dagegen nicht recht vorwärts gehen. Von den 15 000 Kanal-Aktien gelang es nur 1134 unterzubringen, der Gesellschaft drohte der Verlust ihrer Konzession, da die ihr zur Einzahlung des Kapitals gewährte Frist sich ihrem Ende näherte. In diesem kritischen Augenblick, sagt unser Gewährsmann, erschien auf dem Kampfplatze ein Mann, dessen Begeisterung, Gewandtheit und grosses Vermögen dem ganzen Unternehmen ein neues Ansehen gab, Robert Field Stockton, der Spross einer der ältesten und vornehmsten Familien des Landes. Derselbe, noch nicht 30 Jahre alt, hatte schon ein Leben, reich an Abenteuern zu Wasser und zu Lande geführt, war ein Mann von feinen Formen, bezaubernder Liebenswürdigkeit, anscheinend grosser Offenheit und Freimüthigkeit. Ein Freund der Jagd, des Spiels, der Rennbahn, war er doch frei von den mit diesen Leidenschaften so häufig verbundenen Lastern der Unmässigkeit und Roheit. — Nach langer Abwesenheit kehrte er zufällig Mitte des Jahres 1830 nach Hause zurück, hörte von dem Kanal, gewann dem Unternehmen sofort Interesse ab, und es gelang ihm, seinen wohlhabenden Schwiegervater John Potter zu bestimmen, eine bedeutende Summe, $ 400 000, in demselben anzulegen. Hierdurch wurden alle drohenden finanziellen Schwierigkeiten beseitigt. Damit nicht genug, brachte er in der nächsten Session der gesetzgebenden Körperschaften des Landes ein Gesetz ein, inhalts dessen scheinbar nichts anderes, als eine Verbreiterung des Kanalbettes verlangt würde, welches aber in der That nichts weniger, als den Bau einer zweiten Eisenbahn ermöglichte. Allen Widerstandes der Camden-Amboy-Gesellschaft ungeachtet, wurde dieser Entwurf Gesetz.

Natürlich hatte dieses Vorgehen des jungen Stockton keinen anderen Zweck, als den, die andere Gesellschaft zu einer Verbindung mit dem Kanalunternehmen geneigt zu machen; dieser Zweck wurde auch vollständig erreicht, am 15. Februar 1831 wurde die Verbindung, die Eheschliessung, wie sich der Mund des Volkes boshaft ausdrückte, vollzogen, die Kapitalien vereinigt, über die Vertheilung der Dividenden, eine gemeinsame Verwaltung, das nöthige festgesetzt. Es kam nur noch darauf an, die Staatsregierung für das neue Abkommen zu interessiren, um auch deren Zustimmung zu erlangen. Das war nicht sehr schwer. Die

gesetzlich genehmigte Vergrösserung des Kanals bedingte eine Erhöhung des Aktienkapitals. Als Preis für die Zustimmung zu dem zwischen den Gesellschaften getroffenen Abkommen bot man dem Staate 1000 Aktien der vereinigten Gesellschaften an. Tausend Aktien der Eisenbahngesellschaft hatte derselbe bereits, er erhielt also 2000 Aktien zu je $ 100, ohne dafür einen Pfennig zu zahlen. Noch mehr. Die Gesellschaften boten dem Staate an, einen jährlichen Zins von $ 30,000 vom Tage der Fertigstellung der beiden Verkehrsstrassen an zu zahlen, wenn er sie gegen jede zukünftige Konkurrenz sicher stelle. Dieses Anerbieten war zu verlocklich. Am 2. März 1832 wurde ein Gesetz fertig gebracht, welches folgenden § 2 enthielt:

> „Hiermit wird fernerhin bestimmt, dass es während der Dauer der Eisenbahnkonzession unstatthaft sein soll, ohne Zustimmung der genannten Gesellschaften im Staate New-Jersey, irgend eine andere Eisenbahn oder Eisenbahnen zum Zwecke einer Beförderung von Gütern und Reisenden zwischen New-York und Philadelphia, oder zu dem Zwecke zu bauen, den Gesellschaften in denjenigen Geschäften, welche sie mit den ihnen konzessionirten Eisenbahnen betreiben, Konkurrenz zu machen.“

Bei Erlass dieses Gesetzes ging man einfach darüber hinweg, dass ein solches, den Verkehr zwischen verschiedenen Staaten beherrschendes Monopol nicht durch einen einzelnen Staat, dass es nur durch die Vereinigten Staaten als solche verfassungsmässig ertheilt werden dürfte. Die gesetzgebenden Körperschaften des Staates New-Jersey machten sich, indem sie im Eifer, sich ein Geschenk von $ 200,000 und eine regelmässige Einnahme von 10 Cents für jeden Passagier, und 15 Cents für jede beförderte Tonne Fracht nicht entgehen zu lassen, das Gesetz schlankweg genehmigten, geradezu eines Vergehens gegen die Bundesverfassung schuldig. Das Bewusstsein dieser Schuld schwächte in hohem Grade die Widerstandsfähigkeit der Regierung gegen weitere Forderungen der Gesellschaften, welche mit der Hartnäckigkeit eines Shylock auf ihrem Scheine bestanden, und nach und nach sich in ihrem Selbstbewusstsein ohne weiteres an die Stelle der Regierung setzten. Die Staatsregierung tritt immer mehr in den Hintergrund, sie überlässt ihrem Geschöpfe, der Camden und Amboy Gesellschaft, den ersten Platz. Von der geriebenen Gesellschaft aber ist eine solche Stellung nach Kräften ausgenuzt.

Während bis dahin die Geschichte dieser Vorgänge klar und offen zu Tage liegt, hat die Gesellschaft von jetzt an verstanden, ihre Handlungen mit dem Schleier der Dunkelheit zu umhüllen. Der Forscher findet, dass eine Reihe von Dokumenten, welche auf die Manipulationen der Gesellschaften ein eigenthümliches Licht werfen mussten, in räthselhafter Weise aus den Archiven verschwunden sind. Aus den Zeitungen jener Jahre ist Alles ausgeschnitten und vernichtet, wodurch zweifelhafte Thatsachen klar gestellt werden konnten, kurz, es erfordert ein eigenes Studium und vielfach eine besondere Kombinationsgabe, sich in diesem Dunkel jetzt noch an der Hand der spärlich fliessenden Quellen einigermassen zurechtzufinden.

Der Bau der Bahn wurde so beschleunigt, dass noch im Jahre 1832 di Schienen von South-Amboy bis Bordentown lagen, im Winter 1833 lagen sie westlich bis Rancocus und im Frühjahr 1834 konnte der Betrieb

auf der ganzen Linie eröffnet werden. Indessen aber hatte sich ein höchst unangenehmer Zwischenfall zugetragen. Am 7. März, fünf Tage nach Genehmigung des Abkommens zwischen den beiden Gesellschaften, war die Konzession zum Bau einer Bahn von Jersey-City — gegenüber New-York auf dem rechten Ufer des Hudson gelegen — nach New-Brunswick am Raritan verliehen worden. Am 23. Februar desselben Jahres hatte sich im Staate Pennsylvanien eine Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Philadelphia nach Trenton, der Hauptstadt des Staates New-Jersey, gebildet. Dieselbe hatte gleichzeitig das Recht erhalten, Eigenthum zum Bau einer Bahn in der Richtung nach New-York zu erwerben, und begann in Folge dessen, die Strasse von Trenton nach New-Brunswick anzukaufen und auf derselben Schienen zu legen. Gelang es diesen beiden Gesellschaften, sich zu verständigen, so war eine neue Linie zwischen New-York und Philadelphia vorhanden, welche vor der über Camden-Amboy den Vorzug hatte, dass sie die Hauptstadt von New-Jersey berührte, und somit die Gesetzgeber des Staates der Unannehmlichkeit einer im Winter oft recht unbequemen Postfahrt zu den Sitzungen überhob.

Das war eine sehr gefährliche Konkurrenz, welche schleunigst beseitigt werden musste, und dies war nicht so ganz einfach. Die Rechtsbeständigkeit der Konzession der Camden-Amboy Bahn war ja zweifelhaft. Die Regierung war zudem missgestimmt, weil die Gesellschaft sich weigerte, die versprochenen Durchgangsabgaben im vollen Umfange zu berichtigen. Letztere Schuld wurde sofort bezahlt. Ausserdem brachte Stockton die Sache vor die Kammer, es erhob sich eine stürmische Debatte, und die Gegenpartei wurde mit einer geringen Mehrheit von drei Stimmen geschlagen. Indess aber wurde der Ankauf der Strasse von Trenton nach New-Brunswick, die Legung der Schienen, von der Trenton und Philadelphia Bahn ruhig fortgesetzt, weil die Anwälte derselben ihr dazu riethen, indem sie erklärten, dass die Camden und Amboy Gesellschaft kein Recht habe, dies zu hindern. Bei den Zweifeln an der Rechtsbeständigkeit des Monopols vom 2. März 1832 war die Anrufung der Gerichte für die Herren Stockton und Genossen allerdings mindestens bedenklich; eine richterliche Entscheidung konnte ebenso gut für als gegen die Camden-Amboy Gesellschaften ausfallen. Da entschloss man sich zu dem zwar recht kostspieligen, aber einzig wirksamen Mittel, Stockton kaufte um hohen Preis eine genügende Anzahl von Aktien der Philadelphia-Trenton Eisenbahn, um in deren Verwaltung maassgebenden Einfluss zu erhalten. Die Gesellschaft musste nunmehr schweigen, und am 14. Februar 1835 setzte Stockton in der Kammer mit allen gegen 2 Stimmen einen Antrag durch, nach welchem der Bau einer zweiten Eisenbahn von New-York nach Philadelphia für ungerecht, unpolitisch, für eine Verletzung des vom Staate den Gesellschaften verpfändeten Wortes und für eine grosse Schädigung der Interessen des Staates erklärt wurde. Im April 1836 aber war das Ende auch dieses Liedes, dass sich die Philadelphia-Trenton mit der Camden-Amboy Eisenbahn vereinigte.

Im Jahre 1838 war endlich der Kanal fertig gestellt; er hatte mehr Geld gekostet, als man veranschlagt hatte. Auch der Bau der Verbindungsbahn von Trenton nach Bordentown (Station zwischen Camden und Amboy), welche unvermeidlich wurde, verschlang bedeutende Summen; man fuhr seitdem von Philadelphia über Trenton und Bordentown nach

Amboy. Später wurde dann auch die Bahn zwischen Trenton und New-Brunswick gebaut, so dass im Jahre 1839 eine zweite Bahn vollendet war. Die Kosten für diese Erweiterungen waren gleichfalls recht drückend, es musste an Verminderung der Ausgaben und Vermehrung der Einnahmen gedacht werden, und man beschloss, zunächst an den vertragsmässigen Zahlungen an die Staatsregierung Ersparnisse zu machen. Dieser gebührten 10 Cents für jeden „durchgehenden Passagier“. Man beförderte nun die Passagiere von Philadelphia bis Trenton, liess sie dort über die Brücke zu Fuss gehen und über Bordentown weiter fahren. Auf diese Weise wurden dieselben zu „Reisenden im Lokalverkehr“, die Abgabe an den Staat fiel weg. Nach Vollendung der Linie Trenton-New-Brunswick schloss man einen geheimen Vertrag mit der New-Jersey-Gesellschaft (welcher die Bahn von New-Jersey nach New-Brunswick gehörte), nach welchem mindestens zwei Drittel aller auf beiden Linien beförderten Reisenden über die nördliche Strecke geleitet werden sollte, wogegen die nördliche Linie ein Sechstel ihrer Reineinnahme an die südliche abtrat. — Fernerhin, nach der Konzession sollte sich der Fahrpreis für Reisende zwischen New-York und Philadelphia im Höchstbetrage auf 3 $ für die Person belaufen. Man erklärte nun, diese Bestimmung sei verständiger Weise so auszulegen, dass sie heissen sollte „von einem Staate zum andern“, ermässigte den Fahrpreis nach Trenton auf $ 2.50, und erhöhte den Preis nach der Stadt Philadelphia auf 4 $. Die Reisenden mussten also einen Dollar mehr zahlen, als nach der Konzession erlaubt war. Gleichzeitig liess man die südliche Linie, welche die weniger vortheilhafte war, allmählig verfallen, benutzte auf derselben das schlechteste Material, legte die Züge möglichst unbequem, fuhr langsam, kurz man verleidete den Reisenden gründlich die Fahrt auf diesem Wege.

Das benutzte der Eigenthümer einer Fähre in Camden, Jacob Ridgway. Er erwarb ein Dampfboot, „Hornet“, und fuhr die Reisenden auf demselben von Philadelphia nach Trenton, wo sie nachher die Eisenbahn bestiegen. Der Fahrpreis war so niedrig bemessen, dass die ganze Fahrt bis New-York nur $ 3 kostete. Diese unerwartete Konkurrenz erregte einen geradezu masslosen Grimm bei den Eisenbahnfürsten. Man beschloss derselben um jeden Preis ein Ende zu machen. Ein Versuch, die Reisenden durch allerhand Belästigungen von der Fahrt auf dem Dampfboot abzuhalten und auf die Eisenbahn zu drängen, schlug fehl. Da kehrte Stockton selbst von einer längeren Reise zurück. Er gerieth in unbeschreibliche Wuth. Die Maassregeln, welche er ergriff, um diesen Störenfried zu beseitigen, sind charakteristisch dafür, wie weit die Monopolisten schon jetzt gingen in der Verachtung von Gesetz und Recht. Eines Tages, kurz vor Ankunft des Dampfbootes von Philadelphia erschien er auf dem Perron in Trenton in Begleitung seines Vetters, des Generalstaatsanwalts und Präsidenten der Philadelphia-Trenton Eisenbahn, Robert Stockton Field, ferner des Direktors John R. Thompson und anderer leitenden Persönlichkeiten. Eine grosse Volksmenge hatte sich versammelt, lauter Anhänger Ridgway's. Als die Reisenden ankamen, wurden scharfe Worte gewechselt, daraus entwickelte sich eine Prügelei, in welcher Stockton den Agenten des Dampfschiffes, Payne, plötzlich niederschlug. Die wüthende Menge fällt über Stockton her, welcher einen Augenblick im Gewühl verschwindet. Auf einmal giebt der Generalstaatsanwalt ein

Zeichen, es öffnet sich ein Seitenthor, aus welchem eine Masse von besonders zu diesem Zwecke aus den Werkstätten von Bordentown herbeorderten irischen Arbeitern hervordringt und sich in den Kampf hineinstürzt. Dieser Uebermacht gegenüber half kein Widerstand, die Ruhe wurde hergestellt, als man aber den bewusstlosen Payne aufhob, fand man, dass er erstochen war. Der Fall musste vor die zufällig versammelten Geschworenen gebracht werden, es wurde Anklage gegen Stockton erhoben, der Richter aber verhängte gegen Stockton unter dem Vorwande, der Verwundete habe noch ein Lebenszeichen von sich gegeben, und mit Rücksicht auf die grossen Verdienste, welche sich der Angeklagte um das Wohl des ganzen Staates erworben, eine Geldbusse von $ 50, sage fünfzig Dollars. — Die Gesellschaften hatten sich jedoch überzeugt, dass es auf diesem Wege nicht weiter gehe. Man beseitigte auch diese Konkurrenz durch Ankauf des „Hornet“ und des gesammten zur Fähre in Trenton und Philadelphia gehörigen Eigenthums Jacob Ridgway's.

Einige Versuche, aus Veranlassung dieser Vorgänge die Gesetzgeber auf das Treiben der Gesellschaft aufmerksam zu machen, waren ohne allen praktischen Erfolg. Es wurde einmal nach zweijähriger Berathung im Jahre 1842 eine Resolution angenommen, dass die Erhebung von 4 $ für die Fahrt von New-York nach Philadelphia unstatthaft sei; dieser Beschluss aber wurde von der Gesellschaft einfach unbeachtet gelassen, bis 1849 wurden die 4 $ ruhig weiter erhoben. Ja, im Jahre 1844 gelang es Stockton die unbequeme Klausel der Konzession, dass der Staat unter gewissen Voraussetzungen das Recht hatte, die Bahn für sich zu erwerben, dadurch zu beseitigen, dass er die Aufnahme einer Bestimmung in die Staatsverfassung veranlasste und glücklich durchsetzte, nach welcher es dem Staate verboten wurde, irgend eine Schuld oder Verpflichtung einzugehen, bei welcher eine höhere Summe als 100 000 $ in Frage kommen, es sei denn, dass es sich um einen einzigen Gegenstand handle. Die Gesellschaft hatte aber einen Kanal und eine Eisenbahn, also 2 Gegenstände. Durch die neue Verfassungsbestimmung wurde also der Rückkauf des Monopols durch den Staat bis auf weiteres unmöglich gemacht.

Während in den ersten Jahren die Verwaltung und der Betrieb der Bahnen im Interesse der Aktionäre erfolgte, und diesen auch die Erträge zu Gute kamen, fingen mit der Zeit die leitenden Persönlichkeiten nun auch an, mehr in ihre eigenen Taschen hineinzuwirthschaften, und den ordentlichen Gewinn der Aktionäre nach Thunlichkeit zu schmälern. Die Vorbereitungen zu dieser neuen Ausbeutung waren schon ziemlich gleichzeitig mit der Konzessionirung der Camden-Amboy-Gesellschaft getroffen worden, in weiser Voraussicht der kommenden Dinge. Im Jahre 1831 hatte eine in New-Brunswick sesshafte Gesellschaft die Berechtigung zum Betriebe der Dampfschifffahrt zwischen New-Brunswick und New-York auf dem Raritan mit einem ihr gehörigen Dampfer „Napoleon“ erhalten. Die Familie Stevens hatte bis dahin ausschliesslich diesen Betrieb gehabt. Sie drohten mit Eröffnung eines Frachtkriegs gegen die unbequemen Konkurrenten, und gelangten hierdurch bald zu einer Verständigung mit ihnen, indem sie selbst in die Verwaltung der neuen Gesellschaft eintraten. Diese machte vortreffliche Geschäfte, zahlte nach einiger Zeit 30 bis 40 Prozent Dividende, und schritt nunmehr auch zu der bei so hohen Er-

trägen in den Vereinigten Staaten schon damals nicht ungewöhnlichen „Verwässerung“ (watering) des Aktienkapitals; d. h. es wurden an Stelle der Dividenden unter irgend einem beliebigen Vorwande neue Aktien ausgegeben. Es hat dies vornehmlich den Zweck, eine in vielen Konzessionen enthaltene Bestimmung thatsächlich zu beseitigen, nach welcher die Staatsgewalt das Recht hat, bei Zahlung von Dividenden über einen bestimmten Betrag hinaus eine Herabsetzung der Frachten anzuordnen. Von den nach dieser Verwässerung vorhandenen 200 Aktien besassen nunmehr die Familie Stevens, Stockton und zwei andere Direktoren 104 Stück, d. h. sie verfügten über die Majorität in der Generalversammlung. Dieses Verhältniss wurde benutzt, um nach und nach die Aktionäre der Camden-Amboy-Eisenbahn und des Kanals um das Ihrige zu bringen. Im Jahre 1834 beriethen die Direktoren der letzteren darüber, in welcher Weise dieselbe von der Verantwortlichkeit als Frachtführerin zu entlasten sein möchte. Man beschloss zu diesem Zwecke mit der New-Brunswicker-Napoleon-Gesellschaft ein Abkommen zu treffen, nach welchem diese auf ihre Kosten und Gefahr die gesammte Güterbeförderung auf den Eisenbahnen und dem Kanal übernehmen solle. Mr. Stevens, der Bevollmächtigte der Monopolisten berieth hierauf mit Mr. Stevens, dem Direktor der Napoleon-Gesellschaft. Natürlich verlief die Konferenz zur beiderseitigen Zufriedenheit. Die gesammten Betriebsmittel der Eisenbahn und des Kanals wurden der Napoleon-Gesellschaft übertragen, diese verpflichtete sich, alle die Monopolgesellschaften treffenden Ausgaben auf sich zu nehmen, für jede auf der Eisenbahn beförderte Tonne Güter \$ $7_{,64}$ und den vierten Theil ihrer Frachteinnahmen auf dem Kanal an die Gesellschaft zu zahlen. Während scheinbar diese Einnahmen den Aktionären allein zu Gute kamen, beherrschten durch dieses Abkommen in Wahrheit die Direktoren den ganzen Gütertransport nach dem Staate New-Jersey. Bald darauf gelang es, ein ähnliches Abkommen mit der Camden-Ferry-Company, d. h. einer Gesellschaft, welche den Betrieb einer Dampffähre von Philadelphia nach Camden auf dem Delaware hatte, zu treffen, und nunmehr beherrschte die Camden-Amboy-Gesellschaft den westlichen und den östlichen Eingang nach New-Jersey.

Als man so weit glücklich war, begann „ein System der organisirten Plünderung.“ Die Napoleon-Gesellschaft erhob an Fracht anstatt des konzessionsmässigen Maximalbetrages von 8 cents für die Tonnenmeile 10, 12, ja 15 cents. Statt des für die gesammte Strecke von Camden nach Amboy erlaubten Maximalsatzes von \$ $7_{,54}$ wurden \$ 60 für die Tonne erhoben; ja für den Transport bis Burlington erhoben sie \$ 80 für die Tonne, was einem Satze von \$ 100 für die Tonne auf der ganzen Strecke gleichkommt. Die Kanalgebühren wurden derartig in die Höhe geschraubt, dass trotz der Freiheit der Schifffahrt auf dem Kanal das Publikum sich lieber an die Gesellschaften wandte. Natürlich fiel es den Direktoren nicht ein, über die Einnahmen Rechnung zu legen. Es lässt sich daher nur auf Grund einiger Anhaltspunkte annähernd ermitteln, was sie selbst von diesen Frachteinnahmen für sich behielten. Das den Aktionären zukommende Viertel der Einnahmen an Kanalfrachten betrug bis 1845 \$ 359 000; die Direktoren erhielten also die übrigen drei Viertel mit \$ 1 077 000! — Für einen Winter wurde, als das Fährboot in Camden des Eises wegen nicht fahren konnte, ein Vertrag mit der Eisenbahn

geschlossen, auf Grund dessen nach glaubwürdiger Berechnung von den für die Beförderung von 27 000 Tonnen eingenommenen $ 170 000 erhielten:

1.	Die Camden-Ferry-Gesellschaft für 1 Meile	$	32 000.
2.	Die Camden-Amboy-Eisenbahn - 92 -	-	63 000.
3.	Die Direktoren nach dem Vertrage mit der Napoleon-Gesellschaft	-	75 000.
	Summa	$	170 000.

Mit anderen Worten, die Direktoren, welchen die Camden-Ferry-Gesellschaft fast allein gehörte, bekommen 107 000 $! Für die 92 Meilen, welche den Aktionären gehörten, wurde nicht ganz das doppelte des Antheils der Einen Meile gezahlt.

Ganze 11 Jahre lang wurde auf diese Weise die Einwohnerschaft von New-Jersey und den Nachbarstaaten von den Inhabern dieses Monopols gebrandschatzt. Und dabei bedienten dieselben den Verkehr mit grösster Nachlässigkeit, sie beförderten die Güter langsam und unregelmässig, antworteten auf Beschwerden anmassend; sie waren ja ziemlich sicher, dass man nicht gegen sie auftreten wollte und konnte. 1846 wurde einmal einem Peter Briggs in Trenton die Sache zu arg, er ging an die Gerichte, belangte die Gesellschaft, weil sie zu hohe Frachten erhoben. Er hatte auch das Glück zwei obsiegende Urtheile zu bekommen, gegen welche die Gesellschaft die Nichtigkeitsbeschwerde einlegte, nachdem sie übrigens zuvor so klug gewesen, den Vertrag mit der Napoleon-Gesellschaft zu kündigen. Unterlag sie also endgültig, so musste für den Schaden die Camden- und Amboy-Gesellschaft, nicht die Napoleon-Gesellschaft aufkommen. — Eine zweite Klage auf Rechnungslegung und Vorzeigung ihrer Bücher, welche ein bedeutender Kaufmann Mr. Hagar, gegen sie erhob, wurde dadurch aus der Welt geschafft, dass die Gesellschaft die Aktien desselben, welche ihm 125 $ das Stück gekostet hatten, für 1456 $ das Stück abkaufte. In Folge dessen wurde das Prozessverfahren niedergeschlagen und die Sache vertuscht.

Im Januar 1848 zog von einer anderen Seite ein Gewitter herauf. In der Zeitung von Burlington (Station zwischen Camden und Bordentown, am Delaware gelegen), erschienen eine Reihe von Artikeln mit der Unterschrift „Ein Bürger von Burlington“, welche vortrefflich geschrieben waren, und die merkwürdigsten Enthüllungen über die Monopol-Gesellschaften brachten. Es wurde im Einzelnen nachgewiesen, nicht nur, dass die Direktoren zu hohe Frachten erhoben, ihre Konzession gröblich verletzt, sondern auch, dass sie ihre Aktionäre und den Staat um ganz bedeutende Summen geradezu betrogen hatten. Sie erschwerten das Reisen, drückten Handel und Verkehr durch enorme Frachten. — Dieselben betrugen auf der Camden- und Amboy-Bahn $4,^{54}$ cents, auf 35 in der Nähe belegenen anderen Bahnen durchschnittlich nur $2,_{85}$ cents für die Tonne und Meile — und wem kam dieses allein zu Gute? Den Direktoren und ihren Geldbeuteln! Die Aktionäre erhielten nicht entfernt das, was ihnen gebührte, und die Staatskasse wurde um den grössten Theil der ihr zukommenden Einnahmen gleichfalls betrogen. Diese Artikel erregten grosses und peinliches Aufsehen, sie wurden nachgedruckt, dem Publikum gingen die Augen auf, man plante den Bau einer neuen Eisenbahn von Philadelphia. Vier Monate lang liessen die Direktoren diesen Sturm über sich er-

gehen. Als bis dahin die öffentliche Meinung sich noch nicht beruhigt hatte, veröffentlichten sie eine von dem gesammten Direktorium unterschriebene „Erklärung an die Bevölkerung von New-Jersey", in welcher sie darüber bittere Klage führten, dass sie nicht mehr die ermuthigenden Zurufe des Beifalls und der Zufriedenheit hörten, dass die Presse schlimmen Einflüssen preisgegeben sei, dass sie so harte Vorwürfe nicht verdienten, und in welcher die gegen sie erhobenen Anklagen einfach als unwahr zurückgewiesen wurden. — Diese Erklärung blieb jedoch ohne allen Eindruck. Unmittelbar nachher erschien in der Zeitung von Burlington eine neue Reihe von Artikeln, in welchen die Direktoren grober Lüge geziehen, des Diebstahls, der Unterschlagung, der Fälschung ihrer Bücher beschuldigt wurden. Von 1840—1847 allein sei über eine Einnahme von $ 5 266 431 gar keine Rechnung abgelegt, und hierdurch schon der Staat um eine Summe von $ 493 066 betrogen.

Als darauf die Landesgesetzgebung sich versammelte, wurde ein Antrag eingebracht, eine Kommission zur Untersuchung der der Camden-Amboy-Gesellschaft zur Last gelegten Vergehen einzusetzen. Der Antrag wurde angenommen, die Wahl der Mitglieder der Kommission aber den angeschuldigten Gesellschaften überlassen, diess, obgleich die Direktoren indirekt einige der ihnen vorgeworfenen Vergehen dadurch zugestanden, dass sie einen bereits gedruckten Bericht an den Schatzmeister zurückzogen. Sie wussten sich im Uebrigen nicht anders zu helfen, als das sie den Verfasser der Artikel mit einer Verleumdungsklage bedrohten. Dieser antwortete damit, dass er seinen Namen nannte; es war Niemand anders, als der schon damals über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus berühmte Nationalökonom Henry C. Carey. Derselbe fasste nun seine Artikel in einer Broschüre zusammen, in welcher er gleichzeitig den unheilvollen Einfluss dieses Monopols auf Handel und Verkehr, Gewerbe und Landwirthschaft darlegte, und dringend die Freigebung des Eisenbahnbaues forderte. Zahlenmässig wurde nachgewiesen, wie die Frachten und Gebühren der Camden-Amboy-Gesellschaften doppelt, ja drei- und viermal so hoch seien, als in anderen Staaten der Union. Ein besonders charakteristisches Beispiel, in welch' schamloser Weise die Direktoren ihr Monopol für sich ausnutzten, verdient der Vergessenheit entrissen zu werden. Die in New-York sehr stark konsumirten Früchte, als Pfirsiche, Tomaten und dergleichen, verlieren bedeutend an Werth, wenn sie nicht mit möglichster Schnelligkeit und in ganz frischem Zustande auf den Markt befördert werden. Zwei der Direktoren unserer Gesellschaft, Stevens und Colonel Cook besassen in Gravesend einen grossen Obst- und Gemüsegarten. Dieselben sorgten dafür, dass die reifen Früchte morgens in aller Frühe gebrochen, und mit dem ersten Personenzuge nach New-York befördert wurden, auf dessen Markt sie thaufrisch ankamen und die höchsten Preise erzielten. Die Feld- und Gartenerzeugnisse der anderen Farmer wurden dagegen erst mit dem Nachmittags-Güterzuge fortgeschafft, und kamen fast 20 Stunden später, und natürlich lange nicht so frisch nach New-York, so dass sie erheblich billiger bezahlt wurden. — Carey bewies, dass die Betrügereien der Gesellschaft vollständig ausreichten, derselben die Konzession zu entziehen, und den Bau anderer Eisenbahnen zu gestatten. Er führte aus, dass sich durch eine solche Massnahme die Einkommensteuer des Staates auf den doppelten Betrag erhöhen werde.

Während diese Enthüllungen die allgemeine Entrüstung wach erhielten, wurde 1849 dem Abgeordnetenhause der Bericht der Untersuchungskommission überreicht. Unser Gewährsmann meint, man könne in der That gerechte Zweifel hegen, ob wohl jemals einer so hohen Versammlung ein so schamloses Stück Papier unterbreitet sei. Die Direktoren wurden gelobt und gepriesen, sie, die Angeklagten, wurden zu Richtern über ihre Ankläger. Das erklärt sich zur Genüge aus der Zusammensetzung der Kommission, lauter Freunden der Direktoren. Der Bericht wanderte denn auch in den Papierkorb, nachdem Carey die Fälschungen in demselben in einer geradezu vernichtenden Kritik dargethan hatte. Eine neue richterliche Kommission, auf deren Wahl die Direktoren keinen Einfluss hatten, wurde eingesetzt, dieselbe bat Carey um seine Hülfe. Während der Sommermonate 1849 musste die Kommission einmal nach Bordentown, um die Bücher der Gesellschaft an Ort und Stelle einzusehen. Von der Zeit an kam eine wunderbare Stumpfheit über sie. Sie konnten auf einmal Carey's Mitwirkung entbehren. „Die gewaltigen Operationen der Bande (ring), welche in Trenton ausgesehen hatten wie ein riesiges Netz, in dessen Maschen der Staat hoffnungslos verstrickt war, erschienen plötzlich in dem Lichte eines harmlosen Systems allgemeiner Menschenliebe." Als einige leise Andeutungen über diesen plötzlichen Umschwung der Anschauungen in die Presse kamen, versuchten die Gegner der Gesellschaft es noch einmal mit dem politischen Hochdruck, es wurden Volksversammlungen berufen, Reden gegen die Gesellschaft gehalten, die Aufhebung der Konzession von 1832 verlangt. Nun wurden die Direktoren wirklich besorgt, es könne mit ihrer Wirthschaft zu Ende gehen. Stockton veröffentlichte ein sehr geschickt abgefasstes Schriftstück, welches den oberflächlichen Leser wohl in die Irre führen konnte; ausserdem aber wurden die einflussreichsten der Gegner aufs Neue in der alten, bewährten Weise bearbeitet. Und auch jetzt wieder schlug dieses Mittel ein. Der Landtag trat zusammen, der Bericht wurde vorgelegt. Er zerfiel in zwei Theile, eine kürzere Darstellung und einen umfangreichen „Anhang." Der letztere bewies die Richtigkeit der schwersten gegen die Gesellschaft erhobenen Anschuldigungen; in dem ersten Theil aber wurde sie gänzlich entlastet. Es sei wahr, die Kommission habe einige Rechenfehler entdeckt, in Folge deren die an den Staat zu zahlenden Beträge um einige Tausend Dollars zu niedrig angegeben seien; die seien aber durch die Versehen einiger untergeordneter Persönlichkeiten entstanden, und könnten den grossherzigen Direktoren nicht zur Last gelegt werden. — Damit war das Haus zufrieden, den Anhang las kein Mensch, der Bericht wurde angenommen, und die Direktoren wirthschafteten in der früheren Art und Weise weiter.

Dies war der grossartigste Sieg, welchen die Gesellschaften errungen. Von allen Seiten waren tödtliche Angriffe gegen sie gerichtet. Die Gesetzgeber waren gegen sie eingenommen, die Gerichte entschieden zu ihren Ungunsten, auch das Urtheil des Kassationshofes in der Briggs'schen Sache fiel gegen sie aus. Die Unmöglichkeit, die Anschuldigung Carey's zu widerlegen, bewies, dass dieselben in der Hauptsache richtig waren; ein Beweis, der noch dadurch verstärkt wurde, dass die Gesellschaft sich beharrlich weigerte, Carey ihre Bücher vorzulegen, dass sie die Verläumdungsklage, mit welcher sie ihn bedroht hatte, niemals anstellte. Und

doch hatte die Staatsregierung augenscheinlich das lebhafteste Interesse, dem Treiben der Gesellschaft ein Ende zu machen. Alljährlich wurde die Staatskasse um hunderttausende von Dollars betrogen, die Steuerkraft des Landes wurde geschwächt, Handel, Gewerbe, Ackerbau konnten sich nicht so entwickeln, wie man dies bei der vortrefflichen Bodenbeschaffenheit, der ausserordentlich günstigen Lage des Landes erwarten musste. Welchen bösen Einfluss in letzterer Beziehung das Monopol ausübte, dafür sprechen beispielsweise ausser den von Carey angeführten, noch die folgenden Thatsachen: Nach den offiziellen Berichten der Staatsbehörden aus den Jahren 1858 und 1860 hatte von den fünf Staaten New-York, Pennsylvania, Illinois, Indiana und New-Jersey, der letztere die verhältnissmässig höchsten Erträge an Weizen, sehr hohe Erträge an Mais; die Marktpreise für beide Artikel waren sogar in New-Jersey die absolut höchsten. Trotz dieser für die Güte des Bodens sprechenden Thatsachen, ergiebt sich in den drei Staaten New-Hampshire, Connecticut und New-Jersey im Jahre 1860 folgendes Verhältniss des bebauten zum unbebauten Boden, und der ackerbautreibenden zur Gesammtbevölkerung:

	bebautes Land. (Acres)	unbebautes Land. (Acres)	Zahl der Landwirthe.	Verhältniss dieser Zahl zur Gesammtbevölkerung.
New-Hampshire	2 367 034	1 377 591	35 392	über $1/10$;
Connecticut	1 830 807	673 457	30 712	ungefähr $1/15$;
New-Jersey	1 944 441	1 039 084	30 325	ungefähr $1/22$;

Obgleich der Boden von New-Hampshire fast zur Hälfte aus Steinen besteht, und in Connecticut ganze Distrikte voll Flugsand sind, ist es doch mit dem fruchtbaren New-Jersey am schlechtesten bestellt. — Die Zahl der Einwanderung aus anderen Gegenden der Vereinigten Staaten nach New-Jersey ist eine im Vergleich mit den übrigen Staaten sehr unbedeutende, der Bau der Eisenbahnen bleibt erheblich hinter den Nachbarstaaten zurück. 1860 hatte

Rhode-Island	mit einem Flächeninhalt von	4306	□ Meil.	472	Meil.	Eisenbahnen.
Connecticut	-	- 4674	-	601	-	-
Massachusetts	-	- 7800	-	1285	-	-
New-Jersey	-	- 8320	-	472	-	-

Wie erklärt es sich, dass trotz aller dieser Umstände, die Gesellschaften immer aufs Neue ihren Willen durchsetzten? dass sie eine solche Gewaltherrschaft ausübten gegen das Interesse aller Betheiligten, auf Grund eines mindestens zweifelhaften Rechtstitels? Die einzige Erklärung, welche sich für diese auffällige Thatsache finden lässt, ist, dass der ganze Staat New-Jersey durch das Treiben dieser Eisenbahn- und Kanalgesellschaft nach und nach geradezu vergiftet war. Für die Direktoren war der Besitz des Monopols eine reine Geldfrage. Der Besitz war ein äusserst prekärer, er konnte jeden Tag genommen werden; es galt also, sich denselben so lange zu erhalten, als irgend möglich, und während der Besitzzeit herauszupressen, was irgend angänglich. Da nun der durchgehende Verkehr ihnen kommen musste, er hatte keinen anderen Weg, und sie von diesem am meisten verdienten, so wurde der gesammte Lokalverkehr auf das sträflichste vernachlässigt. Kamen einmal Beschwerden, so wurde dem Beschwerdeführer äussersten Falls der Mund gestopft. Nebenbei wurden zuweilen der grossen Menge einige Brocken hingeworfen,

billige Extrazüge veranstaltet, diese Heldenthaten durch die Presse ausposaunt, und ähnliche Mittel angewandt, welche für die Direktion Stimmung machten. Die Hauptsache aber war ein Jahre lang fortgesetztes beharrliches und folgerichtiges System der Bestechung, sei es der Presse, sei es der gewerbsmässigen Politiker, sei es endlich des gesammten Anwaltstandes. Diese drei Organe der öffentlichen Meinung hatten die Familien Stevens und Stockton sich allmählich vollständig dienstbar zu machen verstanden.

Mit welchen Mitteln dies geschah, darüber wollen wir den Amerikaner selbst zu Worte verstatten, man möchte uns sonst der Uebertreibung beschuldigen. „Was also die Presse betrifft, so sind jeden Tag die Blätter aus New-York und Philadelphia in jeder Stadt und in jedem bedeutenderen Ort New-Jersey's zu haben. Es liegt also kein rechtes Bedürfniss für eine Lokalpresse vor, und wo dieselbe erscheint, hat sie einen schweren Kampf um das Dasein zu führen, sie muss andauernd dafür sorgen, dass die Zahl der Abnehmer ihr erhalten bleibt. Unsere Gesellschaften verfügten über ein Kapital von 20 Millionen Dollars, in ihren Diensten stand ein ganzes Heer von Beamten, Lieferanten, Agenten, Arbeitern, lauter Personen, auf die man als Abonnenten rechnen konnte, und welche man durch vorzeitige und unvernünftige Opposition gegen die Gesellschaft nur vor den Kopf gestossen hätte. Man schwieg also lieber, und solches Schweigen blieb nicht unbelohnt. Die Direktion wandte diesen Blättern Inserate zu, die Herausgeber, die Drucker und ihre Angehörigen erhielten Freibillets, ihre Güter wurden umsonst oder für geringe Fracht befördert. Trat dann doch einmal ein Blatt in Opposition, so wurde mit Entziehung dieser Vergünstigungen gedroht, die Kündigung des Abonnements in Aussicht gestellt; und, wenn die Drohung nichts half, so folgte die Ausführung. Der vorerwähnte Prozess Brigg's, welcher Monate lang den allgemeinen Gesprächsstoff bildete, wurde in den Zeitungen kaum erwähnt. Wer missliebige Notizen in die Blätter brachte, wurde als „Fremder" gebrandmarkt, als schlechter Patriot verschrieen, und auf diese Weise mundtodt gemacht. Ueber die eigenthümliche Thatsache, dass eine hier und da dennoch auftretende Opposition plötzlich verstummt, dürften die geheimen Rechnungsbücher in Bordentown das nöthige Licht verbreiten. — Aehnlich wurde der Stand der Anwälte bearbeitet. Freifahrtscheine regnete es über sie. Wenn junge Advokaten sich niederliessen, von welchen vermöge ihres persönlichen Einflusses oder ihrer hervorragenden Begabung zu befürchten war, dass sie einmal mit Erfolg gegen die Gesellschaft auftreten könnten, so wurden dieselben für den Bezirk, in welchem sie praktizirten, sofort zum Anwalt der Direktion gewählt und ihnen ein glänzendes Honorar dafür bezahlt, dass sie sich verpflichteten, niemals einer gegnerischen Partei ihre Dienste zu leisten." Man nennt dieses Verfahren, welches übrigens auch heute noch in den Vereinigten Staaten allseitig mit Erfolg angewandt wird: „to pay a retaining-fee." Wird sich nicht jeder junge, strebsame Anwalt geschmeichelt fühlen, wenn er in seiner vermeintlichen Bedeutung sofort erkannt, und von einer mächtigen Gesellschaft scheinbar für ihre Interessen angestellt wird? In dem Distrikt, in welchem die Hauptstadt New-Jersey's belegen ist, sollen überhaupt nur zwei Anwälte einer solchen Versuchung widerstanden haben. — „Endlich die Wahlen! In die Vorversammlung wurden die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft

beordert, um im Sinne ihrer Brodherren zu wirken. Bei den Wahlen mussten dieselben für die Gesellschaft stimmen. Kam nun trotzdem einmal ein Kandidat der Gegner durch, so fand es die Direktion oft weniger kostspielig, auf diesen Volksvertreter direkt, als auf seine Wählerschaft einzuwirken.“

Die Leiter dieser Operationen waren Edwin A. Stevens und Stockton Die Aktionäre waren trotz aller Vorgänge mit der Direktion im Allgemeinen zufrieden, weil sie immer noch reichliche Dividenden, Jahre lang 10—11 Prozent, bezogen. Ging die Sache einmal weniger gut, so verfügte die Direktion äussersten Falls über die Majorität in der Generalversammlung, war also auch gegen solche Zwischenfälle sicher gestellt, ganz abgesehen davon, dass es immer bedenklich war, die Angelegenheiten der Gesellschaft dadurch, dass man sie an die Generalversammlung brachte, gleichzeitig vor die Oeffentlichkeit zu ziehen.

Die Lage der Gesellschaft war seit 1850 eine so gesicherte, dass nunmehr alle ihre Bestrebungen sich darauf richten konnten, etwaige drohende Konkurrenzen im Keime zu ersticken, und andrerseits sich selbst mit immer neuen Bollwerken zu umgeben. Im Jahre 1853 gelang es ihren Bemühungen, einen Gesetzentwurf, betr. die Herstellung einer direkten Postverbindung zwischen New-York und Washington, im Senate zu beseitigen. Zu derselben Zeit wurde in dem Abgeordnetenhause ein Gesetz eingebracht über den Bau einer direkten Linie von Key-Port nach der Delaware-Bai. Diese Linie würde den ganzen Süden von New-Jersey dem Eisenbahnverkehr erschlossen haben; sie lag aber der Bahn von Amboy nach Camden so nahe, dass sie nebenbei den vereinigten Gesellschaften eine höchst unliebsame Konkurrenz hätte machen können. Diese setzten also die Drähte in Bewegung, das Gesetz wurde mit einer Majorität von 9 Stimmen abgelehnt und eine Resolution angenommen, nach welcher weder diese, noch eine ähnliche gesetzgeberische Maassregel ohne Zustimmung der Camden- und Amboy-Gesellschaft zur Ausführung gelangen dürfe. Drei Volksvertreter, welche zu Gunsten der Gesellschaft gestimmt hatten, erhielten glänzende Anstellungen. Es blieb das nicht unbemerkt und erregte viel böses Blut, um so mehr, als Stockton einmal öffentlich die Aeusserung gethan hat, er halte den Staat jetzt in seinen Hosentaschen, und gedenke, ihn auch fürderhin darin festzuhalten. Die Gegenpartei wollte diese guten Chancen benutzen, um bei der bevorstehenden Wahl eines Gouverneurs ihren Kanditaten durchzusetzen. Es wurden also wieder Volksversammlungen anberaumt, Wahlreden gehalten, und alle die bekannten Beschwerden gegen die Monopolisten wieder besprochen. Diese dagegen lieferten den Volksmassen freien Branntwein, und machten von ihren reichen Mitteln, jetzt einem Kapital von 27 Millionen Dollars und einer Jahreseinnahme von über einer Million Dollars freigebigen Gebrauch. Der Erfolg war ein überraschender. Ihr Kandidat, eine sehr unbeliebte Persönlichkeit, schlug den der Gegner mit einer Mehrheit von 8000 Stimmen! Im Senat verfügten sie über 15 Stimmen, die Gegner über 5 Stimmen, ähnlich war ihre Mehrheit im Abgeordnetenhause.

Nun, nach diesem überraschend glänzenden Erfolg, wurde das Eisen geschmiedet, so lange es warm war. Die Konzession der Gesellschaft sollte im Jahre 1859 ablaufen. Schon dieser Endtermin stand in Widerspruch mit der ursprünglichen Konzession der Eisenbahn, welche auf 20

Jahre ertheilt war, also, da die Bahn 1834 vollendet war, eigentlich 1853 hätte ablaufen müssen. Die Direktoren hatten aber unter allerhand Vorwänden durchgesetzt, dass das Jahr 1859 als Endjahr angenommen wurde. Jetzt beantragte man Verlängerung bis zum 1. Januar 1869, also auf weitere 10 Jahre, wogegen man sich damit einverstanden erklärte, das Ende der Konzession für den Kanal, welche erst 1882 ablief, gleichfalls auf diesen früheren Zeitpunkt zu verlegen. Nach heftigen, erbitterten Erörterungen, welche Tage lang das ganze Land in Spannung hielten, wurde ein Gesetz vom 16. März 1854 glücklich fertig gebracht, inhalts dessen es „für ungesetzlich erklärt wurde, vor dem 1. Januar 1869 in dem Staate New-Jersey ohne Zustimmung der Camden-Amboy-Gesellschaft irgend eine Eisenbahn zu bauen, welche zur Beförderung von Reisenden zwischen New-York und Philadelphia dienen sollte.“ Von diesem Einspruchsrecht haben die Gesellschaften denn auch den ausgiebigsten Gebrauch gemacht. Sie haben den Bau einer jeden durchgehenden Linie verhindert, und den Bau von Lokalbahnen nur insoweit erlaubt, als die Linien für sie von Nutzen waren.

Endlich ist es den Gesellschaften auch noch gelungen, die letzte Konkurrenz, welche ihnen von der New-Jersey-Eisenbahn drohte, siegreich aus dem Felde zu schlagen. Mit dieser Eisenbahn lebten sie zwar im Allgemeinen, seitdem der erste Kampf des Jahres 1832 durchgefochten, auf gutem Fuss. Dieselbe blieb aber dessen ungeachtet bemüht, die Konzession zum Bau einer nördlich gelegenen Fortsetzung über New-Brunswick hinaus in der Richtung auf den Delaware zu erhalten, mit einem Endpunkte zwischen Trenton und Easton. Dies gelang ihr zwar nicht, gleichwohl blieb sie der Camden-Amboy-Gesellschaft höchst unbequem, und am 1. Januar 1867 gelang es endlich, die beiderseitigen Interessen dadurch zu vereinigen, dass beide Gesellschaften sich mit einander fusionirten, eine gemeinschaftliche Direktion einsetzten und die Erträge unter einander theilten.

Mit dieser Verständigung war für Jahre hinaus jede Möglichkeit eines weiteren Konkurrenzunternehmens abgeschnitten. Die Eisenbahngesellschaften verfügen über einen ganz enormen, über das ganze Land verbreiteten Besitz, ein Kapital von mindestens 30 Millionen. Ausser ihren Schienenstrassen haben sie an allen Hauptpunkten bedeutendes Grundeigenthum, Werkstätten, Werften u. s. w. Eine grosse Anzahl von Beamten, Agenten, Arbeitern aller Art steht zu ihrer Verfügung. Nachdem sie mit entfernt nicht so bedeutenden Mitteln jeden Widerstand gegen ihre Privilegien beseitigt haben, wie vielmehr sollten sie in der Lage sein, nach einer solchen Kräftigung, ihre Alleinherrschaft über den lokalen und den Durchgangsverkehr des Staates New-Jersey zu behaupten!

Bis zum Ende ihrer Konzession haben die Gesellschaften denn auch ihre Wirthschaft nicht geändert, ja, sie scheinen noch über den 1. Januar 1869 hinaus sich ihr Monopol, wenn auch nur auf wenige Jahre erhalten zu haben. Im Mai 1871 haben dieselben aber ihren ganzen Besitz an die Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft für eine Rente von 10 Prozent auf das Aktienkapital übertragen und diese hat die ewige Konzession, d. h. dem Wortlaut nach eine Konzession für 999 Jahre zum Betriebe der „Vereinigten New-Jersey-Eisenbahn- und Kanalgesellschaften“ erhalten, den Betrieb am 1. Dezember 1871 übernommen und seitdem fortgesetzt

geführt. Es ist uns zu unserm Bedauern nicht gelungen, über die Verhandlungen, welche zu diesem Abkommen geführt haben, Näheres zu erfahren, ja es war uns, aller aufgewendeten Mühe ungeachtet, nicht einmal möglich, die Konzessionsurkunde der neuen Gesellschaft zu erhalten. Für die Verminderung des Einflusses der Monopolgesellschaften war, wie das nach dem Vorangehenden nicht weiter dargelegt zu werden braucht, der im Jahre 1867 eingetretene Tod des Hauptführers Robert Field Stockton von grossem Gewicht. Bei den Vorbereitungen zur Weltausstellung in Philadelphia im Jahre 1876 musste man sich ausserdem überzeugen, dass es sich mit der Ehre und Reputation der Vereinigten Staaten nicht wohl vertrug, wenn auch die Besucher der Weltausstellung von der Camden-Amboy-Gesellschaft abhängig seien; es wurde also eine neue direkte Linie von New-York nach Philadelphia gebaut. Endlich aber hat seit Vollendung der grossen Pacific-Bahn im Jahre 1869 der Handel mehr seinen Weg von Osten nach Westen und umgekehrt genommen. Die grossen Hauptbahnen liegen in diesen Richtungen, es führen von den Stapelplätzen des Westens Bahnen sowohl nach New-York als nach Boston, nach Philadelphia, nach Baltimore. Die Umwege auf diesen Bahnen für den Verkehr von New-York und den nördlichen Staaten nach dem Süden und Südwesten sind nicht so erheblich, dass sich auf denselben nicht erfolgreich gegen die nächsten Verbindungswege ankämpfen liesse. Kurz die Thatsachen, die Entwicklung, der Aufschwung des Eisenbahnverkehrs haben, wie es den Anschein hat, vermocht, was ein Jahrzehnte dauernder Kampf mit den Mitteln des Rechts und Gesetzes nicht fertig gebracht hat, sie haben das Monopol beseitigt.

Aus den Berichten der französischen Eisenbahnkommission über den Ankauf der Orléansbahn für den Staat.

In Frankreich steht seit einigen Jahren die Frage des Uebergangs von dem reinen Privatbahn- zu dem Staatsbahnsystem auf der Tagesordnung der öffentlichen, insbesondere auch der parlamentarischen Diskussion. Nachdem daselbst bisher, abgesehen von einem vereinzelten Versuche mit Staatsbahnen im Jahre 1849, nur Privatbahnen bestanden, welche den Verkehr des Landes örtlich unter einander theilten, ist durch Gesetz vom 18. Mai 1878 ein nicht unbeträchtliches Netz von Staatsbahnen gebildet worden. Aus den Verhandlungen über den Erwerb dieses Netzes geht hervor, dass man anfänglich nur, weil man sich in der grössten Verlegenheit befand und in der That nicht wusste, was anzufangen, auch den Staatsbetrieb auf diesem Netze einführte. Die in Frage stehenden Bahnen waren seit Jahren nothleidend, zum Theil im Konkurse, viele und bedeutende Interessen einer zahlreichen nicht gerade wohlhabenden Bevölkerung kamen in Frage, und das Ministerium, an dessen Spitze damals noch Chs. de Freycinet stand, glaubte, wenn die Eigenthumsfrage einmal entschieden sei, so werde die Betriebsfrage eine einfache Lösung finden. Indess, das war ein Irrthum. Es zeigte sich bald, dass ein gewinnreicher, verständiger Betrieb des sehr zersplitterten Staatsbahnnetzes nicht möglich war, ohne den guten Willen der Nachbarbahnen, vornehmlich der Orléansbahn, in Anspruch zu nehmen. Dieser gute Wille fehlte nicht nur, im Gegentheil, die Orléansbahn legte der Staatsbahn, wo sie nur konnte, Hindernisse in den Weg. Die Versuche, vertragsmässig einen modus vivendi herzustellen, scheiterten an den masslosen Ansprüchen der Orléansbahn. Endlich gelang es, eine Verständigung über einen Vertrag herbeizuführen, nach welchem der Staat einen Theil seines Netzes an die Orléansbahn abtreten sollte, während die Orléansbahn von ihren Linien einen Theil an den Staat veräusserte. Der Vertrag wurde der Abgeordnetenkammer am 24. Januar 1880 vorgelegt und von dieser einem schon früher aus Veranlassung eines von dem Abgeordneten Jean David am 27. Mai 1879 vorgelegten Gesetzentwurfs niedergesetzten Ausschusse zur Berathung der Eisenbahnfrage überwiesen. Der Ausschuss von 33 Mitgliedern unter Vorsitz des Abg. Lebaudy theilte sich in drei Unterkommissionen, deren Berichte am 20. März und am 7. Mai 1880 der Kammer vorgelegt, von derselben aber bisher noch nicht berathen worden sind. Von den Berichten beschäftigt sich der erste (Berichterstatter Abg. Waddington) mit der Tariffrage, der zweite (Berichterstatter Abg. Baïhaut) mit der Frage des Rückkaufs der grossen Gesellschaften, der dritte (Berichterstatter Abg. Lebaudy) mit den verschiedenen Systemen des Eisenbahnbetriebes.

Die Berichte sind nicht nur mit Rücksicht auf die deutsche Eisenbahnfrage, sondern ganz im Allgemeinen für jeden Volkswirth, für jeden, der an der Entwickelung und Lösung einer der grossartigsten Zeitfragen Interesse nimmt, in hohem Grade lehrreich. Wir wollen dieselben daher im Nachfolgenden theils in wortgetreuer Uebersetzung, theils im Auszuge und zwar zunächst die Berichte der Abgeordneten Baïhaut und Lebaudy, einem grösseren Leserkeise zugänglich machen.

Der Bericht des Abgeordneten Baïhaut

(Drucks. des Abg.-Hauses No. 2489, vgl. Journ. off. 1880 S. 5349 ff.)

fasst, nach einer kurzen Einleitung, die augenblicklich in der französischen Abgeordnetenkammer über die Eisenbahnfrage herrschenden Anschauungen dahin zusammen:

„Mit Rücksicht auf die allgemeinen Verhältnisse des Landes bedarf unsere Produktion auf das Dringendste einer Besserung der Eisenbahntarife. Die im Jahre 1874 vom Abgeordnetenhause, die im Jahre 1877 vom Senate niedergesetzte Tarif-Enquêtekommission kommen beide zu diesem Schlussergebniss; die jüngsten Berathungen über den Zolltarif haben die Nothwendigkeit dieser Reform aufs Neue vor Augen geführt. Ueber diese Frage sind Freihändler und Schutzzöllner bei uns glücklicher Weise Einer Meinung. Das Waarenverzeichniss unserer Tarife enthält wenigstens zehn Millionen Frachtsätze, ausserdem sind, mit einer nur zu oft bedauerlichen Willfährigkeit, nahezu 2000 Spezialtarife von der Regierung genehmigt worden, von denen eine grosse Anzahl weiter keinen Zweck hat, als die Flussschifffahrt, die Küstenfahrt, die Lokalbahnen zu schädigen. Vergleicht man die durchschnittlichen Einheitstarife der sechs grossen Gesellschaften mit einander, so kommt man zu Unterschieden von 40 bis 50 Prozent, wobei die oft lediglich zu Konkurrenzzwecken gebildeten Spezialtarife gar nicht in Rechnung gezogen sind. So ist zum Beispiel der Transport von Kohlen in der einen Gegend oft noch einmal so theuer, als in der anderen. Muss endlich noch daran erinnert werden, dass in nur allzu zahlreichen Fällen, deren einzelne der Abgeordnete Allain-Targé von der Tribüne des Hauses herab namhaft gemacht hat, die ausländischen Erzeugnisse vor den inländischen Gütern gleicher Art in den Tarifen bevorzugt sind?! Dessen können wir freilich gewiss sein, dass kein Mitglied unserer Körperschaften seine Stimme zur Rechtfertigung einer derartigen umgekehrten Schutzzollpolitik erheben wird. Ohne Zweifel würde hiernach die Vereinfachung und die Vereinheitlichung unserer Tarife für den Handel und die Industrie einen grossen Fortschritt darstellen."

Fernerhin wird auch in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht durch eine Ermässigung der Betriebskosten eine Herabsetzung der Tarife in Aussicht gestellt werden kann. Die grossen Gesellschaften werden allerdings beschuldigt, mit Rücksicht auf die ihnen gewährten Zinsgarantien, kein allzugrosses Interesse an einer solchen Ermässigung zu haben. Eine verständige Herabsetzung der Tarife würde aber die Transporte vermehren, und, wie das in Belgien geschehen ist, würden hierdurch die anfangs entstehenden Mindereinnahmen bald ausgeglichen werden. „Vergessen wir nicht, dass wir am Vorabend einer Art von Koalition zwischen Deutschland, Belgien und Italien stehen, welche die Absicht hat, alle die Transporte, welche bisher durch Frankreich gegangen sind, durch den St. Gotthardtunnel zu befördern und hiermit auf ihre Linien zu lenken."

„Wird also die Nothwendigkeit einer Tarifreform zugegeben und fragt man sich weiter, mit welchen Mitteln dieses Ziel zu erreichen ist, so erscheint als erstes Erforderniss die Erweiterung der Machtbefugnisse der Staatsgewalt bei Feststellung der Eisenbahntarife. Dagegen betrachten die grossen Gesellschaften die Feststellung der Eisen-

bahntarife als ein ihnen gewährtes vortheilhaftes Privilegium. Die Einleitung der Verordnung vom 15. November 1846 lautete: „Die Eisenbahnen bilden ganz besonders einen Theil des öffentlichen Eigenthums, sie können, sie dürfen nur bewirthschaftet werden im gemeinsamen Interesse aller Staatsbürger.“ Damit vergleiche man die Sprache, welche Mr. Solacroup, Direktor der Orléansbahn, am 5. Juni 1878 vor der Eisenbahnkommission des Senates führte: „Die Behauptung, dass die Einheitssätze auf verschiedenen Strecken desselben Netzes, ebenso, dass sie auf derselben Strecke je nach der zurückgelegten Entfernung verschieden seien, sei ganz richtig. Es könne auch gar nicht anders sein, weil auf den verschiedenen Strecken die Transporte unter ganz verschiedenen Bedingungen erfolgen. So sei es selbstverständlich ein ganz unbilliges Verlangen, dass eine Waare auf einer bestimmten Strecke zu dem gleichen Preise befördert werde, einerlei ob für die Strecke eine Konkurrenz der Flussschifffahrt, eines Kanals, des Seeweges bestehe, oder ob die Strecke gar keine Konkurrenz habe, aber sehr kostspielig, etwa in einer Gebirgsgegend, gebaut sei. Für die Aufstellung der Eisenbahnfrachtsätze gebe es nur einen verständigen Grundsatz, nämlich den, für die Beförderung einer Waare den Preis zu verlangen, welchen die Waare zahlen könne. Jeder andere Grundsatz sei willkürlich.“

„Eine solche Sprache, welcher das gemeinsame Interesse aller Staatsbürger allerdings recht fern liege, erkläre sich nichtsdestoweniger daraus, dass die grossen Gesellschaften in erster Linie Privat-Handelsgesellschaften seien, welche im Interesse ihrer Aktionäre verwaltet würden. Heutzutage aber haben die Eisenbahnen mit einer geradezu unwiderstehlichen Gewaltsamkeit den ausschliesslichen Charakter von öffentlichen Unternehmungen für das allgemeine Interesse angenommen, gerade wie die übrigen Wege und Strassen. Daher entspringe die Verpflichtung der öffentlichen Gewalten, einzuschreiten und ein System zu ändern, welches eingeführt sei bei Entstehung der Eisenbahnen, zu einer Zeit, als die ausgezeichnetsten Männer noch wenig an ihre Zukunft glaubten. Der Ausschuss sei kein grundsätzlicher Gegner der grossen Gesellschaften. Aber mit Rücksicht auf die Handels- und Verkehrsverhältnisse, mit Rücksicht auf die militärischen Interessen, mit Rücksicht auf den politischen Bestand des Staates selbst, dieses Wort im weitesten und höchsten Sinn aufgefasst, seien die Eisenbahnen ein unentbehrliches Werkzeug geworden für den Reichthum, die Sicherheit, die Grösse eines Landes. — Die hauptsächlichsten Staaten haben in dieser Thatsache eine logische Konsequenz der jüngsten sozialen und volkswirthschaftlichen Umgestaltungen gesehen und mit fester Hand dieses nationalen Werkzeuges sich bemächtigt. Soll da Frankreich zurückbleiben, trotz aller deutlichen Verwarnungen? Soll es nicht auch seinerseits in dieser europäischen Bewegung mit fortgerissen werden?“

Was soll nun geschehen, wenn die grossen Gesellschaften bei ihrer Weigerung, den Wünschen der Bevölkerung stattzugeben, beharren? Welche äussersten Mittel hat der Staat, sie zu einem anderen Verhalten zu zwingen? Dieses Mittel sei, dass der Staat von dem Rechte Gebrauch mache, die grossen Bahnen vor Ablauf ihrer Konzession zurückzuerwerben; dieses Mittel müsse angewendet werden, und der Ausschuss habe also die Bedingungen prüfen müssen, zu welchen der Rückkauf stattfinden könne.

Besonders dringend sei die Lage im Westen und Südwesten des Staates; die Unzuträglichkeiten, welche aus dem Nebeneinanderstehen der Staatsbahnen und der Orléansbahn sich entwickelt hätten, müssten beseitigt werden. Der eine mögliche Ausweg aus diesen Schwierigkeiten, der Verkauf der Staatsbahnen an die Orléansbahn, sei als unausführbar von dem Ministerium in Uebereinstimmung mit der Volksvertretung, zurückgewiesen worden. — Der vom Ministerium vorgelegte Vertrag, betr. den Erwerb eines Theiles der Orléansbahn, sei mit der schuldigen Rücksicht und Gründlichkeit geprüft; indessen werden hierdurch die Schwierigkeiten nicht endgiltig gelöst, die wünschenswerthen Aenderungen der Tarife nicht herbeigeführt. Das einzige Mittel, welches in wirksamer und nachhaltiger Weise gesunde Zustände herbeiführen müsse, sei der Ankauf des ganzen Netzes der Orléansbahn. Diese Maassregel würde folgendes Ergebniss haben:

1. Der Staat könne dann eine gründliche und maassgebende Erfahrung mit dem Betriebe durch die Staatsregierung selbst machen, auch versuchen, ob sich noch eine andere Betriebsart ausfindig machen lässt, bei welcher er sich den nöthigen Einfluss auf Feststellung der Tarife bewahrt.

2. Der Staat könne auf einem grossen, gleichartigen Netze den Versuch mit einer allgemeinen Herabsetzung der Tarife machen und Erfahrungen sammeln, welchen Einfluss diese Herabsetzung auf die Reinerträge der Bahnen habe.

3. Es wird endlich hierdurch gelingen, bestimmte Grundsätze für die richterliche Auslegung der den Erwerb der Bahnen betreffenden Bestimmungen herbeizuführen.

Kapitel I.

Die Staatsbahnen und die Orléansbahn.

Der Berichterstatter giebt einen kurzen Rückblick auf die Ereignisse, welche zu dem Ankauf der nothleidenden, im Süden und Südwesten belegenen kleinen Bahnen für den französischen Staat führten. Als der Ankauf vollzogen war, zeigte sich allerdings, dass der Staat der Erbe der unglücklichen Lage war, in welcher sich die kleinen Gesellschaften vermöge der Gestaltung ihres Netzes befanden.

Während die Orléansbahn ein gleichartiges, zusammenhängendes Ganzes bildet, dessen verschiedene, mit einander eng verbundene Theile, sich gegenseitig unterstützen, besteht das Staatsbahnnetz aus einer Anzahl vereinzelter Strecken, welche durch Strecken gerade der Orléansbahn von einander getrennt sind. So ist der Hauptheil der Staatsbahnen, welcher aus den Linien der früheren Vendée- und Charente-Bahn, den Bahnen von Poitiers nach Saumur, von Bressuière nach Poitiers, der Main-et-Loires und der Nantes-Bahn gebildet ist, von Osten nach Westen durch die Linie von Poitiers nach La Rochelle und Rochefort, von Süden nach Norden durch die Linien von Angers nach Rochefort über Niort, in zwei Theile zerschnitten. Eine ganze Anzahl kleiner Strecken stehen mit den vorgenannten Bahnen überhaupt ausser aller direkten Schienenverbindung, und die Linien von Orléans nach Châlons und von Orléans nach Rouen bilden gewissermaassen wieder ein besonderes Netz für sich. Die Hauptstationen der Staatsbahnen sind gleichzeitig Stationen der Orléansbahn; mit Einem Wort, das Staatsbahnnetz wird von allen Seiten durch die Orléansbahn

beherrscht, und reicht überdies nicht nach Paris, nach Bordeaux, nach Rouen. Infolgedessen hat die Orléansbahn den Konkurrenzkampf, durch welchen sie die kleinen Bahnen ruinirt hat, gegen die Staatsbahnen beharrlich fortgesetzt; andererseits aber waren die Verhältnisse, unter welchen der Betrieb der Staatsbahnen geführt werden musste, ganz ausserordentlich schwierige. Schon im Januar 1879 eröffnete der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Freycinet, Verhandlungen mit der Orléansbahn zur Beseitigung dieser Missstände. Die Vorschläge des Ministers gingen im Wesentlichen dahin, dass die Orléansbahn dem Staate einen Theil der von ihr betriebenen Linien abtreten, und dafür die Konzession zu 3000 km neuen Bahnen erhalten solle. Aehnliche Verträge waren mit der Nordbahn und der Westbahn abgeschlossen, und der Kammer bereits vorgelegt; dieselben wurden aber so missfällig aufgenommen, dass man auch die Verhandlungen mit der Orléansbahn nicht weiter verfolgte. — Die Kammer ihrerseits machte den Vorschlag, die Staatsbahnen durch den Bau neuer Verbindungslinien von der Orléansbahn unabhängig zu machen. Das Eingehen auf diese Vorschläge würde die Erledigung der Angelegenheit aber in eine zu weite Ferne hinausschieben.

Die Missstände sind hauptsächlich die folgenden:

Durch die Zersplitterung des Staatsbahnnetzes verlieren die Beamten desselben die Uebersicht, hieraus entstehen Verwickelungen und Irrthümer, es ist vielfach unmöglich, einheitliche, ineinander greifende Anordnungen für den Betrieb und die Aufsicht zu ertheilen. Die Einheitlichkeit der Kassenverwaltung ist sehr erschwert und führt zu mancherlei Unzuträglichkeiten. Die Aufstellung der Fahrpläne ist ausserordentlich schwierig, da dabei immer auf die zwischenliegenden Bahnen Rücksicht genommen werden muss, und die Orléansbahn die Fahrpläne lediglich im Interesse ihrer Linien und oft in direktem Widerspruch mit den Interessen der ihrer Verwaltung nicht unterstellten Bahnen aufstellt. Hieraus entstehen zahllose Missstände, welche auch durch ein Einschreiten des Ministers nicht zu beseitigen waren. — Die Orléansbahn giebt von ihren Stationen, natürlich auch von Paris und Bordeaux direkte Personenbillets nur nach ganz wenigen Staatsbahnstationen aus. Das Reisen wird hierdurch ganz unnöthig vertheuert, die Reisenden auf Umwegen nach Plätzen gefahren, wo sie keinen, oder nur mit grosser Verspätung Anschluss finden. Ebenso ist es mit den auf den Bahnhöfen der Orléansbahn aufgegebenen Gütern. Dem Versender wird keinerlei Mittheilung darüber gemacht, dass die Beförderung auf den Staatsbahnen eine billigere und schnellere ist, und die Güter auf dem theuren und längeren Wege über die Orléansbahn gefahren. — Weil ihr Netz ein so zersplittertes ist, können die Staatsbahnen die Vortheile ihres Tarifsystems weder für sich noch für das Publikum zur Geltung bringen. Das Tarifsystem der Staatsbahnen beruht auf dem Grundsatze der gleichen Frachtsätze für dieselbe Waare mit einer nach der Länge der durchfahrenen Strecke fallenden Skala der Sätze. In dem Augenblick, in welchem die niedrigeren Taxen zur Anwendung kommen müssten, erreicht das Gut die Orléansbahn, welche diese Ermässigung nicht kennt. Kurz, diese Verhältnisse verhindern die Staatsbahnen, dem Handel, der Industrie, der Landwirthschaft diejenigen Dienste zu leisten, welche man von ihnen mit Recht erwartet.

Mit besonderer Ausführlichkeit verbreitet sich der Bericht sodann

über die „Ablenkungstarife“ (tarifs de détournement), welche die Orléansbahn aufgestellt hat zu keinem anderen Zwecke, als um den Staatsbahnen die ihnen nach ihrer Lage mit Fug und Recht gebührenden Transporte zu entziehen. Einige Beispiele hiervon:

Von Bordeaux nach Redon.

	Entfernung.	Tarife für die Tonne. Sec. 1.	2.	3.
über die Orléansbahn allein:	623 km.	fr. 54.	fr. 49.	fr. $35_{,50}$.
über Staatsbahn und Orléansbahn (via la Roche-sur-Yon).	497 -	- $55_{,30}$.	- $49_{,90}$.	- $36_{,40}$.
also näher über Staatsbahn	126 km.			

Von Périgueux nach Nantes.

	Fntfernung.	Tarife. Sec. 1.	2.	3.
über Orléansbahn	542 km.	fr. 48.	fr. 44.	fr. $32_{,50}$.
über Staats- und Orleansbahn (via Coutras, la Roche-sur-Yon)	441 -	- $48_{,90}$.	- $45_{,20}$.	- $32_{,70}$.
also näher über Staatsbahn	101 km.			

Die Orléansbahn belastet hiernach die Staatsgarantie im ersteren Falle mit den Transportkosten für 126, im zweiten für 101 km, lediglich um den Staatsbahnen die ihnen gebührenden Transporte zu nehmen.

Warum, so fragt der Berichterstatter, ermässigt nun der Staat nicht seine Tarife? Zunächst, antwortet er, weil der Minister bestimmte Grundsätze über die Bildung der Frachttarife aufgestellt hat, nach welchen unter anderen verboten ist, die natürlichen, aus der Entfernung und geographischen Lage eines Platzes sich ergebenden Verhältnisse willkührlich umzugestalten, und die Handelswege zu ändern. Die Verwaltung der Staatsbahnen dürfe am wenigsten diese Vorschriften unbeachtet lassen; sie müsse sich ausserdem streng an den weiteren, durch Ministerialerlass festgestellten Grundsatz binden, nach welchem die kilometrischen Einheitssätze auf dem ganzen Netze dieselben sein sollen. — Die Orléansbahn kehre sich hieran allerdings nicht, sie kenne keine kilometrischen Einheitssätze. So sei die Fracht von Bordeaux nach Redon (s. vorstehend) ebenso hoch, wie die von Angoulême nach Redon, obgleich leztere Strecke 132 km kürzer ist!

Fernerhin aber weiss die Verwaltung der Staatsbahnen recht gut, dass jeder von ihr ausgehenden Tarifherabsetzung eine entsprechende Herabsetzung von Seiten der Orléansbahn auf dem Fusse folgen würde. Sie hat aber ein zu lebhaftes Interesse an den Staatsfinanzen, als dass sie sich mit der Orléansbahn in einen Kampf einlassen könnte, dessen Kosten dem Staatssäckel zur Last fallen würden, ohne dass Handel und Industrie einen irgend erheblichen Vortheil davon hätten. Die Konkurrenztarife der Orléansbahn bringen dem Publikum nur wenig Nutzen, da sie nur ganz unbedeutend niedriger sind, als die der Staatsbahnen. Nur die Staatsinteressen werden durch die Tarife erheblich geschädigt, da die Orléansbahn in Folge derselben erheblich höhere Betriebskosten aufzuwenden hat, welche bei Beförderung auf den kürzeren Staatsbahnstrecken entsprechend geringer sein würden. Ausserdem sucht sich die Orléansbahn dadurch

schadlos zu halten, dass sie auf denjenigen Strecken, auf welchen sie ohne alle Konkurrenz ist, entsprechend höhere Tarife aufstellt. So beträgt beispielsweise die Fracht von Bordeaux nach Redon für eine Entfernung von 623 km in der 3. Sektion fr. $35,_{50}$, die Fracht von Bretigny nach Redon für eine Entfernnng von 476 km fr. $37,_{40}$, also fr. $1,_{90}$ mehr, trotz der erheblich geringeren Entfernung. Auf der letzteren Strecke beherrscht eben die Orléansbahn allein den Verkehr.

„Die Staatsbahnen können also, solange die der Orléansbahn zugesicherten Zinsgarantien bestehen bleiben, ihre Tarife nicht herabsetzen; die grossen Gesellschaften sind in der Lage den Staat zu vergewaltigen, ohne dabei die geringste Gefahr zu laufen, mögen die Strecken, gegen welche sie ihren Tarifkrieg führen, vom Staate durch Zinsgarantien unterstützt, oder vom Staate betrieben werden, die Kriegskosten werden immer durch die Zinsgarantien gedeckt."

Der Bericht führt sodann eine grosse Anzahl von Beispielen an, in welchen die Orléansbahn solche Ablenkungstarife aufstellt auch bei Transporten von ihren Stationen nach Stationen der Staatsbahnen, sowie einzelne Spezialtarife, welche nur den Zweck der Abjagung von Transporten von den Staatsbahnen im Auge haben.

Auch bei Aufstellung der Verbandstarife wird die Orléansbahn in ihrer Tarifpolitik von den übrigen grossen Gesellschaften wirksam unterstützt. Im Allgemeinen gelten für die Bildung der Verbandstarife der grossen Gesellschaften die folgenden Regeln:

„1. Eine jede Bahn verfügt frei über die Transporte, welche sie auf ihren Schienen, ohne Zuhilfenahme einer anderen Bahn ausführen kann.
2. Zwischen zwei Stationen, welche gleichzeitig durch zwei Schienenstrassen verschiedener Gesellschaften verbunden sind, gehen die Transporte über die kürzeste Route.
3. Zwischen zwei Stationen, von zwei verschiedenen Gesellschaften, werden die Güter auf dem direktesten Wege befördert."

Vermöge ihrer Zersplitterung hat die Aufstellung dieser Regeln für die Staatsbahnen die bedauerlichsten Folgen. Der Berichterstatter führt wiederum mehrere aus den Tarifen entnommene Beispiele an, in welchen die Staatsbahnen umgangen werden, obgleich der kürzere Weg über ihre Linien führt.

Die Verwaltung der Staatsbahnen verliert durch dieses Ablenkungssystem eine jährliche Einnahme von mindestens 4 Millionen Francs. Sie richtete bereits am 16. Oktober 1878 an die Orléansbahn den Antrag auf Erstellung von Verbandstarifen auf der Grundlage der ausnahmslosen Geltung der kürzesten Route. Die Orléansbahn antwortete gar nicht, und fuhr fort mit Bildung von Ablenkungstarifen. Die Verwaltung berichtete darauf an den Minister, welcher kommissarische Verhandlungen zur Herbeiführung einer Verständigung einleiten liess. Nach langwierigen Besprechungen schlug die Orléansbahn endlich vor, die Staatsbahnen sollten sich schriftlich verpflichten, auch ihrerseits die vorangeführten Grundsätze zu befolgen. Die Orléansbahn wollte sich dann, mit gewissen Vorbehalten, auf die Dauer von $2^1/_2$ Jahren auch den Staatsbahnen gegenüber an dieselben binden.

Darauf konnte die Verwaltung der Staatsbahnen nicht eingehen. Der grösste Theil der Ablenkungstarife wäre bestehen geblieben, die Verwaltung hätte also nur geringen Vortheil von dem Abkommen gehabt. Dagegen

wäre sie ihren Grundsätzen über die Bildung der Tarife abtrünnig geworden, und hätte sich in Widerspruch gesetzt mit den Verfügungen des Ministers.

Der Berichterstatter erklärt nochmals, dass auch durch den Bau neuer Verbindungslinien an diesen Verhältnissen wenig geändert werden könne. Die Orléansbahn werde immer noch in der Lage sein, Konkurrenz zu machen auf Kosten des Staates selbst. Es gebe nur drei Mittel und Wege, diesem Zustande ein Ende zu bereiten:

1. Die Uebertragung der Staatsbahnen an die Orléansbahn.
2. Den Ankauf der ganzen Orléansbahn durch den Staat.
3. Den Ankauf eines Theiles der Orléansbahn durch den Staat.

Der erste Weg ist wiederholt von der Regierung in Uebereinstimmung mit der Landesvertretung verworfen; derselbe bleibt also ausser Erörterung. Dagegen sollen die beiden anderen Wege einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden.

Kapitel II.

Der Ankauf der ganzen Orléansbahn.

Der Bericht geht dazu über, zu prüfen, auf Grund welches Rechtstitels und zu welchem Preise der Staat berechtigt sein würde, die Orléansbahn anzukaufen.

Nach der der Bahn unter dem 11. April 1857 ertheilten Konzession ist der Ankauf möglich gewesen vom 1. Januar 1873 an. Die Ankaufsbedingungen sind verschieden, je nachdem die Linien 15 Jahre, oder kürzere Zeit in Betrieb stehen. Für die ersteren Linien ist eine Jahresrente, unter Zugrundelegung der Durchschnittserträge der letzten 7 Jahre, bis zum Ablauf der Konzession im Jahre 1956 zu zahlen. Für diejenigen Strecken, welche noch nicht 15 Jahre im Betrieb sind, sind nach dem Gesetz vom 23. März 1874 als Kaufpreis zu zahlen, die wirklichen Kosten der ersten Herstellung (prix réel de premier établissement). Ausserdem ist die Orléansbahn an einzelnen anderen Bahnen betheiligt. Diese Betheiligung würde gleichfalls in Geld abzulösen sein. In dem Berichte werden die sämmtlichen bezüglichen Bestimmungen abgedruckt, und sodann unter Annahme des 1. Januar 1880 als Termin des Uebergangs der Orléansbahn in Staatsbesitz folgende Rechnung aufgestellt:

Die Orléansbahn hatte am 1. Januar 1880 eine Länge von 4356 km. Hierfür ist zu zahlen:

1.	Eine Jahresrente bis Ende 1956 von		fr. 80 394 276
2.	Für die noch nicht 15 Jahre betriebenen Strecken	fr. 63 860 429	
3.	Antheilige Erstattung der Herstellungskosten der Gürtelbahn in Paris . . .	- 5 057 541	
4.	Ein Theil der Kosten der kleinen Gürtelbahn	- 316 855	
	Sa.	fr. 69 234 825	
5.	Für die Betriebsmittel, Mobiliar, Vorräthe u. s. w. nach ungefährer Schätzung am 1. Januar 1880 .		fr. 216 426 022
	Davon ab diejenigen Summen, welche der Staat als Vorschüsse mit Rücksicht auf die Zinsgarantie geleistet hat bis 1. Januar 1880		- 217 668 338
	so dass zu 5. dem Staat ein Guthaben zustehen würde von		fr. 1 242 316

Endlich würde der Staat wohl aus Billigkeitsgründen noch die von der Orléansbahn betriebenen Nebenbahnen, die Chemins de fer de la Sarthe übernehmen und sich über den Kaufpreis mit der Bahn verständigen müssen.

Von den Einwendungen, welche gegen den Ankauf der ganzen Bahn erhoben werden, scheint dem Berichterstatter Eine kaum der Widerlegung werth. Es wird behauptet, der Staat müsse, wenn er einmal Eisenbahnen betreibe, auch bald dazu übergehen, Maschinen zu bauen, Schienen zu produziren, Giessereien anzulegen, kurz Gross-Eisenfabrikant werden. Das sei sehr übertrieben, ganz abgesehen davon, dass auch die Orléansbahn in Aubin grosse Fabriken habe, und dass nicht abzusehen sei, warum dem Staate etwas verboten sein sollte, was einer vom Staate unterstützten Privatgesellschaft erlaubt sei.

Von grösserem Gewichte sind scheinbar die finanziellen Bedenken. Frankreich habe eine Staatsschuld von 25 bis 26 Milliarden Francs, der Staatsbudget balanzire mit einer Summe von rund 3 Milliarden 770 Millionen Francs. Unter diesen Umständen würde man durch eine Vermehrung der Staatsschulden den Staatskredit bedenklich schwächen. Auch dieses Bedenken sei aber unbegründet.

Der Staat würde nach Vorstehendem zu zahlen haben eine Rente von	80 400 000 fr.
Hiezu Zinsen zu 5 pCt. der ausserdem zu leistenden Kapitalszahlung	3 400 000 -
Sa.	83 800 000 fr.
Dagegen haben die dem Staate dann zufallenden Reineinnahmen der Orléansbahn 1878 betragen . . .	81 540 000 -
Das würde allerdings ein Defizit ergeben von	2 260 000 fr.
Diesem Defizit aber stünden gegenüber die in Wegfall kommenden Zahlungen aus der Zinsgarantie, welche 1878 betragen haben rund	7 760 000 -
Der Staat würde also in der That einen Vortheil haben von jährlich	5 500 000 fr.

Der Berichterstatter erbringt ferner den Nachweis, dass der Staat sich finanziell besser stehe, wenn er jetzt, am 1. Januar 1880, als wenn er, wie das von verschiedenen Gegnern des Planes verlangt werde, erst am 1. Januar 1884, zu welcher Zeit fast alle Linien der Bahn 15 Jahre in Betrieb sind, die Bahn erwerbe.

Endlich werden noch die Einwendungen zurückgewiesen, als ob der Staat an Einnahme aus Stempeln, Steuern u. s. w. durch den Ankauf einbüssen werde. In dieser Beziehung bleibe Alles beim Alten, wie denn auch die Aktionäre und Prioritätenbesitzer keinerlei Schädigung erleiden würden.

Die zahlenmässigen Beweise für diese Behauptungen sind in den Anlagen des Berichts gegeben.

Kapitel III.

Der Vorschlag des Ministers Varroy, einen Theil der Orléansbahn für den Staat zu kaufen.

Der Gedanke des mit der Orléansbahn abgeschlossenen Vertrages geht im grossen Ganzen dahin:

Das Netz der Orléansbahn und das der Staatsbahnen werden mit einander vereinigt und demnächst so getrennt, dass die sämmtlichen Linien westlich von der grossen Hauptbahn Paris-Bordeaux der Staat, die sämmtlichen Linien östlich von dieser Hauptbahn und die Hauptbahn selbst die Orléansbahn erhält. Der Staat behält sich jedoch vor, eine direkte Zweigbahn nach Bordeaux zu bauen, und der Orléansbahn bleibt das Recht mit der auf der kürzeren Route mit Paris verbundenen Staatsbahn die Konkurrenz aufrecht zu erhalten, während im Uebrigen streng der Grundsatz aufrecht erhalten werden soll, dass sich die beiden Netze keine Konkurrenz machen, die Beförderung vielmehr stets auf der kürzesten Route erfolgt. — Der Minister Varroy bemerkt in den Motiven zu dieser Vorlage, dass nach den in den vergangenen 19 Monaten mit dem Betriebe der Staatsbahnen gemachten Erfahrungen es nicht mehr zweifelhaft sein könne, dass auch in Frankreich ein guter Staatsbetrieb der Eisenbahnen möglich sei. Den in dieser Beziehung in den Nachbarländern gemachten Erfahrungen geselle sich also die Erfahrung Frankreichs zu. Es komme vielmehr nur darauf an, die Unzuträglichkeiten, welche durch die eigenthümliche Zersplitterung des Staatsbahnnetzes entstanden seien, zu beseitigen, und ein vernünftiges Nebeneinanderbestehen der Staatsbahn und der Orléansbahn zu ermöglichen.

Der Berichterstatter versucht den Nachweis, dass dieses Ziel durch den Vertrag mit der Orléansbahn nicht erreicht werde, und dass dieser Vertrag für den Staat finanziell ungünstiger sei, als der Ankauf der ganzen Bahn. In ersterer Beziehung wird als ganz besonders bedenklich betont, dass sich auch nach diesem Vertrage die beiden Bahnen in dem so ganz besonders wichtigen Verkehr nach Paris noch Konkurrenz machen würden. In finanzieller Beziehung führt der Bericht aus, dass der Staat für die ihm abzutretenden Strecken der Orléansbahn eine Rente von rund 23 100 000 Francs während der Dauer von 77 Jahren zahlen müsse, während für dieselben Linien bei Ankauf der ganzen Bahn die Rente sich nur auf 13 600 000 Francs stelle. Ausserdem komme in Betracht, dass die der Orléansbahn nach Ausführung des Vertrages verbleibenden Betriebsmittel nur noch einen Werth von 144 Millionen Francs hätten, welcher nicht entfernt die Höhe der dem Staate für die geleisteten Zuschüsse zustehenden Forderung von 217 Millionen erreiche.

Schluss.

„Die Kommission könne hiernach nicht zugeben, dass bei Lösung der schwierigen Eisenbahnfrage es im Augenblick nur darauf ankomme, einen lokalen Konkurrenzkampf zwischen den beiden Bahnen zu beseitigen. Selbst unter diesem Gesichtspunkte aber sei der Vorschlag des Ministers nur ein ungenügendes Palliativmittel. Derselbe würde die Geschlossenheit und die Machtstellung der Orléansbahn, welche dadurch von jeder Konkurrenz befreit werde, noch befestigen, ohne doch ein unabhängiges und einträgliches Staatsbahnnetz zu schaffen. Es belaste in hohem Grade die Staatsfinanzen und weit entfernt zu einer Reform der Tarife und einem befruchtenden Ausbau des Eisenbahnnetzes beizutragen, würde dadurch die wünschenswerthe Lösung dieser Fragen wieder ins Ungewisse vertagt. — Deswegen könne die Kommission, so lebhaft sie bedauere, sich hierdurch mit der Regierung in Widerspruch zu setzen, die Genehmigung des Vertrages nicht befürworten."

„Andererseits glaube sie nachgewiesen zu haben, dass vom finanziellen Gesichtspunkte aus der Ankauf der Orléansbahn ein vortheilhaftes Geschäft sein werde; vom volkswirthschaftlichen Standpunkte erweise sich diese Massregel, wenn man wirklich die Wünsche von Handel und Industrie in der Eisenbahntariffrage erfüllen wolle, als unbedingt nothwendig. Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung sei eine nothwendige Ergänzung des grossen Arbeitsprogramms des Ministers Freycinet; was nützt es denn auch, Tausende von Kilometern von Eisenbahnen zu bauen, wenn man dieselben nicht in einer den Interessen des Publikums und gleichzeitig der Staatsfinanzen vortheilhaften Art und Weise betreiben will? Insbesondere aber werde der Ankauf der Orléansbahn einen entscheidenden Schritt zur Lösung der Tariffrage darstellen."

„Demgemäss:

In Erwägung, dass die dringende Nothwendigkeit vorliegt, dem Lande die durch das öffentliche Interesse geforderte berechtigte Beruhigung in der Eisenbahntariffrage zu gewähren;

in Erwägung, dass der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegte Vertrag mit der Orléansbahn diese Beruhigung nicht gewährt und die Staatsfinanzen belastet,

in Erwägung dass es verschiedene Betriebssysteme giebt, durch welche dem Staat der unerlässliche Einfluss auf die Tarifstellung der Bahnen gewährt wird,

beantragt die Kommission:

1. den vorerwähnten Vertrag nicht zu genehmigen,
2. die folgende Resolution anzunehmen:

   Das Abgeordnetenhaus ersucht den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, ihm einen Gesetzentwurf, betr. den Ankauf und den Betrieb der Orléansbahn durch den Staat, vorzulegen."

Der Bericht des Abgeordneten Lebaudy.

(Vgl. Drucks. des Abg.-Hauses 2585. Journ. off. S. 5635—5644.)

Die Kommission, so beginnt der Bericht, habe es für nothwendig erachtet, um der Kammer Vorschläge über einen veränderten Betrieb der französischen Eisenbahnen zu unterbreiten, zunächst die Erfahrungen anderer Länder in dieser Frage zum Gegenstande eingehender Untersuchungen zu machen. Da sei ihr zunächst die ganz auffallende Thatsache vor Augen getreten, dass das Eisenbahnnetz anderer Länder im Verhältniss erheblich grösser sei, als das französische. Gebe man auch zu, dass man hie und da mit dem Eisenbahnbau zu schnell vorgegangen, so sei in Frankreich jedenfalls das Gegentheil der Fall gewesen. Die grossen, in den Jahren 1857 bis 1859 gebildeten Gesellschaften, seien, wie dies aus einer dem Berichte eingefügten Tabelle hervorgeht, mit dem Bau der ihnen bewilligten neuen Strecken, oft 1, 2, ja bis zu 9 Jahren rückständig geblieben; sie behaupteten, dass auch jetzt, wenigstens ein Theil der in Aussicht genommenen neuen Linien, überflüssig sei, und zeigten wenig Interesse an Herstellung derselben. Ausserdem aber sei es allgemein bekannt, wie sehr die kleinen Bahnen unter dem Uebelwollen der grossen Gesellschaften stets gelitten haben und noch leiden.

Diesem Zustande müsse ein Ende gemacht werden. Es müssten einerseits die Uebelstände beseitigt werden, welche sich beim Betriebe der grossen Gesellschaften nach und nach herausgebildet haben, andererseits die Bedingungen endgültig geregelt werden, unter welchen sowohl die neu zu bauenden, als die immer mehr angekauften kleinen Bahnen betrieben werden sollten.

Der Berichterstatter giebt nunmehr eine ausführliche Darstellung des Eisenbahnbetriebs in England, Belgien, Holland und Deutschland. In dieser Darstellung, welche meist Bekanntes enthält und daher einer vollständigen Wiedergabe an dieser Stelle nicht bedarf, ist von Interesse das Urtheil des Berichterstatters über die in den einzelnen Ländern bestehenden Verwaltungssysteme. So giebt er ohne Weiteres zu, dass es eine reine Redensart sei, wenn man behaupte, in England seien die Eisenbahntarife veröffentlicht. Das in Bezug auf die Oeffentlichkeit der Tarife geltende Gesetz sei ein todter Buchstabe geblieben. Ausserdem wird die grosse Zahl der rein willkürlichen Differenzialtarife der englischen Bahnen, ihr schädlicher Einfluss auf Handel und Verkehr hervorgehoben. Endlich aber hält der Berichterstatter sehr wenig von den durch das Gesetz von 1873 eingesetzten railway-commissioners. Diese Kommission, welche gesetzlich scheinbar mit den weitesten Befugnissen ausgestattet sei, sei in der That nichts, als ein permanentes Schiedsgericht, welchem die Eisenbahnen ganz nach ihrem Belieben Aufschlüsse geben oder verweigern könnten.*)

Ueber die belgischen Verhältnisse urtheilt der Berichterstatter günstiger, weil sich dort der Staat grössere Rechte bei Erstellung der Tarife, auch den Privatbahnen gegenüber, vorbehalten habe. Dagegen meint er, dass das in Holland bestehende System der Verpachtung der Eisenbahnen durch den Staat für den Staatssäckel lästig sei und gleichwohl den öffentlichen Interessen kein Genüge leiste.

Für Deutschland beschränkt sich der Berichterstatter darauf, den Inhalt des dem Bundesrathe im Jahre 1879 vorgelegten Eisenbahngütertarif-Gesetzes, sowie die Motive der preussischen Vorlage betreffend den Erwerb mehrerer Eisenbahnen für den Staat, kurz zu besprechen. Mit der Tendenz des ersteren Gesetzes ist er durchaus einverstanden; das Gesetz erstrebe ein Ziel, welches auch für Frankreich erstrebenswerth sei, denn viele der in Deutschland vorhandenen Unzuträglichkeiten beständen auch in Frankreich. Ebenso giebt der Berichterstatter den Ausführungen der Motive der preussischen Vorlage durchaus und in jeder Beziehung seine rückhaltslose Zustimmung.

Nach dem Vorstehenden sei man in ganz Europa ebenso wie in Frankreich noch damit beschäftigt, die beste Art des Betriebes der Eisenbahnen ausfindig zu machen. In Frankreich habe man auch zwischen 3 Systemen zu wählen:

1. Eigenthum und Betrieb durch Privatgesellschaften.
2. Staatseigenthum und Betrieb durch Pachtgesellschaften oder durch Betriebsgesellschaften (sociétés d'exploitation).
3. Staatseigenthum und Staatsbetrieb.

*) Der Berichterstatter verweist zur näheren Begründung seines abfälligen Urtheils auf den vortrefflichen Aufsatz von M. G. Cavaignac, Note sur les rapports de l'État avec les Compagnies de chemins de fer en Angleterre. Annales des ponts et chaussées 1879. II. S. 106—129.

Es wird untersucht, welches dieser Systeme für Frankreich das beste sei.

1. Betrieb durch Privatgesellschaften.

An dieser Stelle erhebt der Berichterstatter die folgende schwere Anklage gegen die französischen Eisenbahngesellschaften:

„Wenn die französischen Eisenbahngesellschaften, statt des unüberwindlichen, jeder nothwendigen Reform entgegengesetzten Widerstandes, ihr Einverständniss damit erwiesen hätten — und vermöge der Staatszinsgarantien war dieses Zugeständniss leicht und unbedenklich —, dass sie sich in ihrem Betriebe von richtigen wirthschaftlichen Grundsätzen hätten bestimmen lassen; wenn sie ihre Tarife auf der Grundlage der kürzesten Entfernung einheitlich in der Klassifikation und den Sätzen gestaltet; wenn man sich mit denselben darüber hätte verständigen können, dass sie unter annehmbaren Bedingungen ihren Netzen die neu gebauten oder neu zu bauenden Strecken anschlössen; wenn man bei den Neubauten mit Bestimmtheit auf ihren Eifer und ihre Betriebsamkeit hätte rechnen können, so würden die fortdauernden gerechten Klagen von Handel und Industrie nicht gehört sein, der Staat hätte auch ihren Netzen die jetzt von der Volksvertretung genehmigten neuen Linien hinzufügen können. Aber diese Gesellschaften haben den vom Parlament und allen Handelskammern ausgegangenen Beschwerden Antworten ertheilt, in welchen sie sich lediglich hinter den Bestimmungen ihrer Bedingnisshefte verschanzten, welche sie nach ihrem Belieben auslegen zu können vermeinen, und welche ihnen, wie sie glauben, das Recht zu ihrer gegenwärtigen Tarifstellung gewähren; sie haben sich demgemäss geweigert, dem öffentlichen Interesse Genüge zu leisten. Angesichts dieses Widerstandes muss ein ernster Entschluss gefasst werden. Hiebei ist aber zunächst und vor Allem festzuhalten, dass, wenn wir genöthigt sind, die Organisation unserer Eisenbahnen zu ändern, und wenn selbst vorübergehende Missstände die Folge dieser Aenderungen sind, dass dann ausschliesslich den grossen Gesellschaften die Verantwortlichkeit für Massregeln zur Last fällt, welche bei einem richtigen Verhalten ihrerseits hätten vermieden werden können."

2. Betrieb durch Pachtgesellschaften oder Betriebsgesellschaften.

Wiederholt wird erklärt, dass das holländische System der Verpachtung der Bahnen zur Nachahmung nicht ermuthige. Ein anderes System sei vom Minister Sella für den Betrieb der vom Staate angekauften italienischen Bahnen den Kammern vorgeschlagen; dasselbe sei indess verworfen. Hiernach wollte der Staat Eigenthümer der Bahn bleiben, das gesammte Betriebsmaterial liefern und die Bahnunterhaltung übernehmen. Er sollte ausserdem das Recht haben, über die Tarife allein zu entscheiden und die Zahl und den Gang der Züge zu bestimmen. Im Uebrigen würde der Betrieb von Unternehmern geleitet, welche als Entschädigung einen Theil der Reineinnahmen, berechnet auf Grundlage der durchfahrenen Kilometertouren, erhielten. — Auch die englische Regierung habe nach Ankauf der ostindischen Eisenbahnen einen Betriebsvertrag mit der früheren Gesellschaft abgeschlossen, nach welchem der Gesellschaft 20 pCt. der Reineinnahmen verbleiben, die übrigen 80 pCt. der Regierung zufallen,

der letzteren aber die gewichtigsten Rechte beim Betrieb der Bahnen zustehen sollten. — Endlich habe man auch in Frankreich vereinzelte Versuche mit solchen Verträgen gemacht, insbesondere in dem Vertrag vom 25. Oktober 1879, betreffend den Betrieb der dem Staat gehörigen Bahn von Lérouville nach Sedan durch die Ostbahn.

Der Berichterstatter enthält sich eines Urtheils über diese verschiedenen Betriebsarten, offenbar, weil die mit denselben gemachten Erfahrungen noch zu kurz sind.

3. Staatsbetrieb.

Der Berichterstatter erörtert die hauptsächlichsten der allgemeinen Einwendungen, welche gegen den Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat erhoben zu werden pflegen. Dieselben seien zum Theil wirthschaftlicher, zum Theil mehr politischer Natur.

In ersterer Beziehung habe man behauptet, schon die Netze der französischen Gesellschaften seien zu ausgedehnt; von Einer Stelle könnten höchstens 2—3000 km Bahnen verwaltet werden, wie werde der Staat ein Netz von 20—30 000 km den Bedürfnissen von Handel und Verkehr entsprechend, betreiben können? Fernerhin, der Staat verwalte theurer, als die Privatbahnen, weil ihm jedes persönliche Interesse fehle. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sei bei Staatsbahnen ungünstiger, als bei Privatbahnen. Durch den Betrieb der Eisenbahn vergebe der Staat seiner Würde etwas; wie könne sich der Staat mit jeder Beschwerde, jeder Reklamation befassen, wie könne er sich gefallen lassen, dass unter Umständen die Gerichte seine Entscheidungen umstiessen? Der Staat sei zu schwerfällig, um den wechselnden Bedürfnissen von Handel und Verkehr jeweils entsprechen zu können; die Einheitlichkeit der Tarife widerspreche gleichfalls diesen Bedürfnissen. Gerade in diesen Beziehungen habe man in Frankreich im Jahre 1849 traurige Erfahrungen mit dem Staatsbetrieb gemacht. — Endlich aber frage man, wer denn die Tarife festellen solle? Der Eisenbahnminister oder der Finanzminister? Die richtige Lösung dieser Frage sei mit den grössten Schwierigkeiten verbunden.

Die politischen Einwendungen seien nicht minder zahlreich. Man werde die Regierung verantwortlich machen für den Gang der Züge, die Versäumung der Lieferfristen, die Betriebsunfälle. Die Interessen der Wahlkörperschaften würden bei dem Bau der Bahnen, bei Stellung der Tarife berücksichtigt werden müssen. Der Staat werde von einer Anzahl zudringlicher Bittsteller behelligt werden. Endlich sei der Einfluss, welchen der Staat durch seine neuen 200 000 Beamten auf die Wahlen erhalten werde, äusserst bedenklich!

Herr Lebaudy meint nun, alle diese Argumente seien eigentlich schon widerlegt durch die Erfahrungen, welche man in Frankreich seit dem Juli 1878 mit dem unter den schwierigsten Verhältnissen übernommenen Betriebe der Staatsbahnen gemacht habe. Die Verwaltung derselben entspreche allen Bedürfnissen, die finanziellen Ergebnisse seien ebenso zufriedenstellend, wie die der grossen Bahnen, wenn man die ganz aussergewöhnlichen Missstände, unter welchen die Staatsbahnen zu leiden hätten, in Betracht ziehe. Der Berichterstatter versucht dies im Einzelnen zahlenmässig aus den Berichten der Bahnen zu erhärten. Die Behauptung, der Staat könne ein Netz von 20—30 000 km nicht betreiben, sei schon

deswegen ohne Bedeutung, weil es sich zunächst nur darum handle, ein Netz, so gross, wie die der grossen Gesellschaften, zu verwalten. — Werde der Staat mit der Zeit dazu übergehen müssen, noch mehr Bahnen zu erwerben, so lasse sich eine Dezentralisation in der Weise etwa vornehmen, dass der Staat nur die höchste Verwaltungsinstanz bleibe, im Uebrigen die Bahnen in Netze von etwa je 6000 km getheilt, deren Hauptlinien von besonderen Körperschaften einheitlich verwaltet würden, während der Betrieb der übrigen Strecken in Längen von höchstens je 1000 km kleineren Direktionen zu übertragen wäre.

Ueber den Einwand, dass die Einheitlichkeit der Tarife verwerflich sei, will der Berichterstatter kein Wort weiter verlieren. „Dieser Einwand ist heutzutage gerichtet, weil die Verwirrung der Tarife gerade als einer der Hauptübelstände anerkannt ist, dessen Beseitigung auf das Dringendste verlangt wird.“ Die aus den Erfahrungen des Jahres 1849 hergeleiteten Bedenken seien nicht mehr zutreffend, man habe eben damals Fehler gemacht, welche man heute nicht mehr machen werde. Die politischen Bedenken aber würden sich in Frankreich als ebenso unbegründet herausstellen, wie sie sich in andern Ländern mit Staatsbahnbetrieb gezeigt hätten.

Ein ganz besonders grosser finanzieller Vortheil des Staatsbetriebes aber dürfe nicht unbeachtet bleiben. Der Staat könne sich sein Geld zu einem Zinsfuss von $3^1/_2$ pCt. beschaffen, während die Gesellschaften 5 pCt. zahlen müssten.

„Man darf also heutzutage mit Fug und Recht die Behauptung aufstellen, dass der Staat die Eisenbahnen verwalten kann. An dem Tage, an welchem an die Stelle des noch viel zu viel vorhandenen bösen Willens der allgemeine gute Wille getreten sein, und die Verwaltung in ihren Bemühungen unterstützt haben wird, an dem Tage, an welchem man den Staatsbahnen den ihn gebührenden Theil des Verkehrs zurückgegeben und die grossen Gesellschaften gezwungen haben wird, ihnen dieselbe Achtung zu zollen, die sie sich unter einander zollen; an dem Tage, an welchem man durch den Erwerb neuer Linien ein fertiges Netz mit Ausgangspunkten in Paris, Bordeaux, Nantes und Rouen geschaffen haben wird, da wird man auch voraussagen können, dass der Staatsbetrieb ebenso günstige Ergebnisse haben wird, wie jeder andere Betrieb. Das Staatsbahnnetz wird ein Versuchsfeld sein, auf welchem man, wie in Belgien, die neuen Tarifsysteme, die technischen Erfindungen, die Einrichtungen zur Bequemlichkeit des Publikums zuerst einführen und erproben kann. Die Kommission zweifelt nicht, dass dann in Frankreich, wie heute schon in Belgien und in Deutschland, die Staatsbahnen die übrigen Bahnen zwingen werden, ihnen auf dem Wege der Verbesserungen Folge zu leisten.“

Nach einer kurzen Zusammenfassung der Hauptpunkte seiner Ausführungen schliesst der Berichterstatter, indem er auch seinerseits die von dem Abgeordneten Baïhaut beantragten Resolutionen dem Hause zur Annahme empfiehlt.

Notizen.

Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Die in Brüssel erscheinende Revue commerciale et juridique des chemins de fer hat in ihren Jahrgängen 1879 und 1880 die Materialien zum Berner Entwurf eines internationalen Vertrages über Eisenbahnfrachtrecht abgedruckt und mit einigen warmen Worten der Anerkennung eingeleitet. Bei dem lebhaften Interesse, welches der Entwurf auch bei uns in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen sowohl, als des Handelsstandes, erregt hat und da auf dem im September d. J. in Brüssel zusammentretenden Congrès international du Commerce et de l'Industrie über den Entwurf wiederum verhandelt werden soll, wollen wir nicht unterlassen, dieses Urtheil auch an dieser Stelle zu veröffentlichen. „Wir müssen es aussprechen", heisst es S. 66 des Jahrgangs 1878/79 der Zeitschrift, „zu Ehren der Delegirten der Berner Konferenz, das Ergebniss ihrer Berathungen ist ein sehr schönes, es übertrifft in hohem Grade die Erwartungen derjenigen Persönlichkeiten, welche der Angelegenheit nahe standen. Wir behaupten nicht, dass das Werk der Berner Konferenz nicht verbesserungsfähig sei; im Gegentheil, wir denken, einzelne Bestimmungen des Vertrages müssen geändert werden. Aber das sind Kleinigkeiten. Im Ganzen ist das Werk ein vortreffliches. Es ist ein grossartiger Fortschritt, ein entscheidender Schritt zur Herstellung eines internationalen Handelsgesetzbuches, des Traumes aller Männer des Fortschrittes. Wenn die Herren de Seigneux und Christ sich um den Handelsstand und das Publikum im Allgemeinen wohlverdient gemacht haben, dadurch, dass sie den Gedanken der Schöpfung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechtes anregten, so haben sich die Delegirten der Berner Konferenz um ganz Europa wohlverdient gemacht, indem sie durch ihren Geist der Versöhnlichkeit, ihr gegenseitiges Wohlwollen, ihr Maasshalten und ihre Geschäftserfahrung, dem Gedanken eine praktische, seine Ausführbarkeit sichernde Gestaltung gegeben haben."

Ueber die Frage des Staatsbahnsystems finden wir folgende beachtenswerthe Aeusserung des bekannten französischen Volkswirths Georges de Laveleye in dem Moniteur des intérêts materiels vom 8. Februar d. J.: „Eine unwiderstehliche Strömung treibt alle Regierungen dazu, sich zu alleinigen Herren ihres Eisenbahnnetzes zu machen. Es liegt hier eine Nothwendigkeit vor, welche sich unserer heutigen Gesellschaft aufzwingt. Es handelt sich nicht mehr darum, darüber in Erörterung zu treten, ob der Staat auf die Eisenbahn-Industrie Einfluss haben soll, dieser Einfluss wird durch den Zwang der Nothwendigkeit geboten, es handelt sich vielmehr nur noch darum, die Mittel ausfindig zu machen, um etwaige Bedenken gegen diesen Einfluss abzuschwächen, einen möglichst vereinfachten Betrieb dieses Verkehrsorganismus durch den Staat herzustellen, eine solche Staatsverwaltung politisch unschädlich, dagegen förderlich für die Entwickelung des Handels zu machen. Diese Aufgabe ist eine ebenso schwierige, als ernste. Man wird aber nicht mit blossen Redensarten ihre Lösung herbeiführen helfen."

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichseisenbahnamtes für den Monat April d. J. entnehmen wir folgendes über die Betriebsergebnisse und Zugsverspätungen und die Betriebsunfälle auf den deutschen, ausschliesslich der bayrischen Eisenbahnen.

1. Betriebsergebnisse.

	Länge. (Kilometer.)	Einnahme im April in ℳ Im Ganzen.	Einnahme im April in ℳ für den Kil.	Einnahme bis Ende April.
I. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	180 25,61	39 008 295	2164	153 488 405
gegen 1879 . . . . +	12 29,95	+ 930 280	— 128	+ 10 416 093
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung	35 89,22	10 281 544	2865	41 318 458
gegen 1879 . . . . +	49,04	+ 238 306	+ 28	+ 2 539 756
3. Privatbahnen eigner Verwaltung	6 615,15	10 912 479	1650	42 077 628
gegen 1879 . . . . +	132,54	+ 117 100	— 15	+ 2 184 330
Sa. I.	282 29,98	60 202 318	2133	236 884 491
gegen 1879 . . . . +	1 411,53	+ 1 285 686	—79	+ 15 140 179
II. Bahnen untergeordneter Bedeutung. . .	390,02	274 487	704	1 070 807
gegen 1879		+ 17 675	+ 46	+ 90 923

2. Zugsverspätungen.

Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge: fahrplanmässig Personen- u. gemischte	fahrplanmässig Güter-	ausserfahrplanmässig Personen- u. gemischte	ausserfahrplanmässig Güter-	Verspätung der fahrplanmässigen Personenzüge.
28509,41.	132754.	71137.	1179.	31762.	Im Ganzen. . 540 Züge

davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . . . . . 223 „
also durch eigenes Verschulden . . . . 317 Züge (0,24 pCt.)
Hierdurch wurden 83 Anschlüsse versäumt.

3. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle. Fahrende Züge.	Zahl der Unfälle. Beim Rangiren.	Zahl der getödteten und verletzten Personen. Ohne eignes Verschulden.	Zahl der getödteten und verletzten Personen. Durch eignes Verschulden u. Selbstmorde.
Entgleisungen 16	 47	Getödtet: 1 Person (Beamter.)	39 Personen.
Zusammstösse 11	 16		
Sa. 27	sonstige . . 59	Verletzt: 16 Personen (2 Reisende, 14 Beamte u. Arbeiter.)	75 Personen.
	Sa. 122		
Davon 19 Güterzüge 8 Personenzüge.			

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.*)

1. Frachtrecht.

Art. 408 Abs. 1 A. D. H. G. B.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 22. Oktober 1879. Entsch. No. 1.

„Wenn der Frachtführer das Gut mit einem Frachtbriefe abliefert, welcher einen andern Inhalt als der ursprüngliche über den zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossene Frachtvertrag hat, so kann die auf Grund dieses neuen Frachtbriefes erfolgende Annahme des Guts und Zahlung der Fracht eine Erklärung über die Erfüllung der Verpflichtung des Frachtführers jedenfalls soweit nicht enthalten, als der ursprüngliche Frachtbrief von dem späteren abweichende Bestimmungen enthält."

Art. 424 No. 1 A. D. H. G. B. § 67 No. 2 Betr.-Regl.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. November 1879. Entsch. No. 6.

„Der Haftbefreiungsgrund des Art. 424 No. 1 H.G.B. und § 67 No. 2 Betr.-Regl. muss, wenngleich der Wortlaut dieser Bestimmungen nur den Fall trifft, in welchem die Güter nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, auch auf den Fall erstreckt werden, in welchem der Transport zwar in bedeckten Wagen erfolgt ist, aber nach der Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen erfolgen durfte."

Art. 424 Abs. 3 A. D. H. G. B.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. November 1879. Entsch. No. 6.

Bloss in dem Umstande, dass zum Transport ein bedeckter Wagen, welcher gegen die im Art. 424 No. 1 gedachte Gefahr keinen genügenden Schutz gewährt, verwendet wird, kann ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nicht enthalten sein."

Art. 427 Abs. 3 A. D. H. G. B.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 5. Dezember 1879. Entsch. No. 10.

„Der Ausdruck „bösliche Handlungsweise" begreift neben dem Dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit, sondern nur denjenigen Frevelmuth in sich, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens bewusst ist.

---

2. Gemeines Civilrecht.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 14. November 1879. Entsch. 36.

„Wenn dem Führer eines von dem Gastwirthe an den Bahnhof zu den ankommenden Bahnzügen gesendeten Wagens von einem Reisenden

*) Entscheidungen des Reichsgerichts, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Band I. 1. Hälfte. Leipzig 1880. Veit & Comp.

Gegenstände mit dem Bemerken übergeben worden sind, dass er in dem betreffenden Gasthofe absteigen wolle, so ist hierdurch eine den Wirth verpflichtende Uebernahme dieser Gegenstände erfolgt."

---

3. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.

§ 1, 8, 9. Badischer Landrechtssatz 1384.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. Januar 1880. Entsch. 19.

„Eine in § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 bezw. (bad.) Landrechtssatz 1384 begründete Klage ist nach den §§ 8 und 9 des vorangeführten Gesetzes als verjährt zu erachten, obgleich der Unfall sich vor Verkündung des Reichsgesetzes zugetragen, und der dadurch verursachte Schaden (Krankheit) sich erst nach Verkündung des Reichsgesetzes herausgestellt hat."

---

§ 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. Dezember 1879. Entsch. 23.

„Zur Begründung eines Schadensersatzanspruchs auf Grund des § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes ist die Darlegung eines ursachlichen Zusammenhangs zwischen der Verletzung und dem Fabrikbetriebe erforderlich."

---

§ 1. (Eigenes Verschulden.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Januar 1880. Entsch. 24.

„Die Uebertretung einer Dienstinstruktion kann die Bedeutung und Wirkung eines eigenen Verschuldens dadurch verlieren, dass sie unter thatsächlicher Billigung des Vorgesetzten geschehen ist."

---

§§ 1 und 3.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 27. Januar 1880. Entsch. 25.

„Wittwe und Kind eines beim Betrieb einer Eisenbahn Verunglückten, welcher sich erst nach der Verunglückung verheirathet hat, und während des Laufes eines von ihm gegen die Eisenbahn angestellten Prozesses an den Folgen der Verletzung verstorben ist, sind zur Anstellung einer Klage aus dem Reichshaftpflichtgesetze selbständig legitimirt."

---

§ 1.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 10. Februar 1880. Entsch. 26.

„Von einem Unfalle kann nicht schon deshalb angenommen werden, er habe sich beim Betriebe einer Eisenbahn zugetragen, weil er bei Benutzung einer Vorrichtung eingetreten ist, welche den besonderen Zwecken der Eisenbahn dient (im vorliegenden Falle durch Zerreissen der Kette an einer zu richtenden Signalstange), sondern es kommt darauf an, ob mit der Vorrichtung oder der besonderen Art und Weise der Benutzung derselben auch unmittelbar oder mittelbar die besondere, dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Gefährlichkeit verbunden sei.

---

§ 7 Abs. 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1879. Entsch. 32.

„Eine zur Zahlung einer Rente auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes verurtheilte Person ist für die Zeit, während welcher der Rentenempfänger eine gegen ihn ausgesprochene Zuchthausstrafe verbüsst, zur Zahlung der festgesetzten Rente an ihn nicht verpflichtet.

---

§§ 1, 2, 3, 7. Civilprozessordnung § 749 Z. 2.

Beschluss des Reichsgerichts vom 23. Januar 1880. Entsch. 85.

„Die dem Verletzten auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zuerkannten Renten gehören nicht zu denjenigen, auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden Alimentenforderungen, welche nach § 749 Ziffer 2 der Civilprozessordnung der Pfändung nicht unterworfen sind.

Gesetzgebung.

Ausländische Eisenbahngesetze und Verordnungen.

Frankreich. Gesetz vom 11. Juni 1880 betr. Lokalbahnen und Strassenbahnen. (chemins de fer d'intérêt local et tramways.)

Veröffentlicht im Journal officiel vom 12. Juni 1880.

Oesterreich. Gesetz vom 25. Mai 1880 betreffend Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXIII. vom 5. Juni 1880.

Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880 betr. Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und kommissionellen Behandlung der Projecte für Lokalbahnen und Schleppbahnen.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXIII. vom 5. Juni 1880.

Gesetz vom 30. Mai 1880 wegen Bestreitung des für den Bau der Arlbergbahn im Jahre 1880 eintretenden Erfordernisses.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXIV. vom 8. Juni 1880.

Bücherschau.

Besprechungen.

Charles Francis Adams, jr., Railroads: their origin and problems. Revised edition, with appendix. New-York 1880.

Charles Francis Adams jr., der Sprosse einer der ältesten und vornehmsten Familien der Vereinigten Staaten, — zwei seiner Voreltern haben die höchste Staatswürde, die Präsidentschaft des Landes, bekleidet — ist seit Jahren der Vorsitzende des Board of railroad Commissioners des Staates Massachusetts; seit dem vergangenen Jahre ausserdem der Vorsitzende des Schiedsgerichtes, welches die grossen von dem Westen der Vereinigten Staaten nach den östlichen Hafenplätzen führenden Hauptbahnen, zur Beseitigung des unter ihnen entbrannten Tarifkrieges und zur Vermeidung ähnlicher Kriege eingesetzt haben. In beiden Stellungen hat Adams eine ausserordentlich segensreiche Wirksamkeit entfaltet. Er gilt nicht nur als einer der hervorragendsten Kenner der Eisenbahnverhältnisse, sondern auch für einen durch und durch ehrenhaften unparteiischen Beamten, welcher sich auch als solcher eines allgemeinen Vertrauens erfreut.

In dem oben angeführten Werke hat Adams einen Theil seiner reichen praktischen Erfahrungen niedergelegt, um dieselben einem grösseren Publikum seines Vaterlandes nutzbar zu machen. Wie gross das Bedürfniss nach einer solchen Arbeit in Amerika war, dürfte schon daraus erhellen, dass die vorliegende 2. Auflage ein Jahr nach dem Erscheinen der ersten Auflage erforderlich wurde. — Das Werk zerfällt in zwei, von einander auch äusserlich getrennte Theile, der erste, S. 1—79 The genesis of the railroad system, der zweite, S. 80—216, The railroad Problem. In dem — erst der 2. Auflage hinzugefügten — Anhange sind die auf das Eisenbahnamt des Staates Massachusetts bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen, ein ebenso interessantes, als schwer erhältliches Gesetzesmaterial, auf vieles Verlangen der Leser der ersten Auflage, übersichtlich zusammengestellt.

Wenngleich der Verfasser sich hauptsächlich an einen amerikanischen Leserkreis wendet, so ist sein Werk auch für deutsche Leser von grossem Interesse; nicht nur, weil dasselbe zum ersten Male einen Einblick gewährt in die hier kaum verständlichen Verwaltungs- und Betriebsverhältnisse der wichtigsten amerikanischen Eisenbahnen, sondern auch als ein neuer Beitrag zu der Lehre von der Bedeutung der Konkurrenz im Eisenbahnbetriebe. „Wenn wir auf die Erfahrungen zurückgehen, so finden wir," fasst Adams S. 204, 205 seine Ansicht hierüber zusammen, „dass mit der Konkurrenz im Eisenbahnverkehr auf der ganzen Welt Versuche gemacht sind, dass man aber überall, bewusst oder unbewusst, aber in voller Uebereinstimmung, langsam aber sicher, diese Versuche aufgiebt. An die Stelle derselben tritt der Grundsatz des verantwortlichen und durch Gesetze geregelten Monopols".

Von grossem allgemeinen Werthe ist es fernerhin, dass Adams in dem ersten Theile seines Werkes die hauptsächlichsten zeitgenössischen Urtheile über die ersten in England und Amerika gebauten Eisenbahnen,

den Eindruck, welchen dieses neue Verkehrsmittel auf die öffentliche Meinung machte, u. A., abdruckt und zum Theil ergänzt und erläutert. So finden wir eine Anzahl Briefe und Zeitungsberichte über die Eröffnung der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, welche unmittelbar nach diesem Ereignisse geschrieben sind, und uns daher vortrefflich in die damalige Stimmung der Bevölkerung zurückversetzen. Aehnliche Dokumente giebt Adams über die Entstehung der ersten Eisenbahnen in Amerika, wo man ziemlich gleichzeitig mit England vorging, und Ende der 20er und Anfangs der 30er Jahre an vielen Orten zugleich kleine Bahnen anlegte. Adams weist übrigens nach, dass die im Jahre 1826 in Massachusetts gebaute sog. Quincy-Eisenbahn, welche vielfach für die erste Lokomotivbahn in den Vereinigten Staaten ausgegeben wird, bis 1871 gar keine eigentliche Eisenbahn, sondern eine drei englische Meilen lange Bahn mit steinernen Gleisen war, zur Beförderung der Steine aus den Brüchen bei Quincy zu den Werften des Neponset River (S. 37, 38). Eine werthvolle Notiz, welche wohl geeignet scheint, uns die Kürze der Zeit des Bestehens der Eisenbahnen zu veranschaulichen, ist auch auf S. 60, 61 gegeben. Der regelmässige Personendienst auf der ersten bedeutenderen Eisenbahn in Massachusetts, der Boston und Worcester Railroad, wurde am 16. Mai 1834 eröffnet. Vier Tage vorher, also am 12. Mai, machte ein Zeitungsinserat auf dieses Ereigniss aufmerksam. Die am 13. Mai erschienene Nummer desselben Blattes enthält eigenthümlicher Weise die Anzeige, dass der 1. Band der so berühmt gewordenen Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika von George Bancroft soeben herausgekommen sei. George Bancroft lebt heute noch, er hat bis in die jüngste Zeit an diesem grossen Werke seines Lebens unermüdlich gearbeitet, dasselbe aber heute noch nicht ganz vollendet. Die Entwicklung der Eisenbahnen von ihren allerersten Anfängen bis zu ihrer jetzigen grossartigen Ausdehnung ist also in der That in der kurzen Spanne Zeit eines einzigen Gelehrtenlebens vor sich gegangen!

In dem zweiten Theile beschäftigt sich Adams mit einer Erörterung über die Eisenbahnfrage und deren Lösung in Amerika. Er beweist aber, dass ihm die Verhältnisse der europäischen Länder, England, Frankreich, Belgien, Deutschland, wohlbekannt sind. Sein Urtheil über die deutschen Verhältnisse hat er zwischen der ersten und zweiten Auflage verändert und berichtigt, die jüngsten Vorgänge in Deutschland und Preussen scheint er mit lebhaftem Interesse und warmer Sympathie verfolgt zu haben. An einer Stelle (S. 112) nennt er einmal die preussisch-deutsche Eisenbahnpolitik eine „gleichzeitig kaiserliche und kühne“, mit einem Wort „eine Bismarckische“ (it is at once imperial and daring; — in a word it is Bismarckian). Mit grosser Ausführlichkeit und Anschaulichkeit wird dann die Entwickelung der Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten, vor Allem die grossen Tarifkriege der Jahre 1874 bis 1878 geschildert. Der Krebsschaden der amerikanischen Bahnen sei die Konkurrenz. Gelinge es, diese zu beseitigen, die grossen Bahnen in eine Anzahl geschlossener Netze zu vereinigen und zu einer durch Gesetze geregelten Bewirthschaftung zu zwingen, so würden sich auch in Amerika gesunde Verhältnisse entwickeln können. Der Verfasser hält zur Ausübung einer wirksamen Staatsaufsicht die Einsetzung eines „Reichseisenbahnamtes“, ähnlich dem (Landes-) Eisenbahnamte des Staates Massachusetts, für erforderlich.

Wir stehen den amerikanischen Verhältnissen zu fern, um beurtheilen zu können, ob dort in der von Adams gedachten Art und Weise die Ausübung einer wirksamen Staatsaufsicht ausführbar sein wird. Eine, gleichfalls mächtige Partei in den Vereinigten Staaten, hat die grosse Besorgniss, dass ein weiteres Wachsen der grossen Eisenbahnen dieselben noch weniger geneigt machen werde, sich einer Staatsaufsicht zu unterordnen, ja, man befürchtet, dass sich die „Eisenbahnkönige“ einmal zu Königen des Landes aufwerfen könnten. Jedenfalls aber gewähren die geistvoll und anregend geschriebenen Ausführungen Adams' reiche Belehrung auch über diese wichtige Zeitfrage.

Wir wollen endlich nicht unerwähnt lassen, dass sich viele unserer deutschen Verleger ähnlicher Werke die Ausstattug des Buches zum Muster nehmen könnten. Sie ist vortrefflich.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Adams, Chs. Francis jr., Railroads, their origin and problems, revised edition with Appendix. New-York. Putnam. 1880. Doll. 1,25.

The Car-Builder's Dictionary. An illustrated Vocabulary by Matthias N. Forney, Mechanical Engineer. Published by the Railroad Gazette, New-York 1879.

Dahlström, H., Der Nord-Ostsee-Kanal als Durchstich mit Endschleussen zwischen der Elbmündung — dem Eider-Gebiet und der Kieler-Bucht. Nach früheren Projekten erläutert. Mit einem den Rückgang der Segelschifffahrt und die Frachtdampfer-Rhederei betr. Anh. Hamburg 1879. Friederichsen & Co. ℳ 3.—

Dirks, J., Waarde van het Panama-Kanaal voor den wereldhandel. (Overgedrukt uit het tijdschrift „De Zee“). Amsterdam, J. F. v. Behrns. Fl. 0,60.

Eisenbahn-Statistik, schweizerische, für das Jahr 1877. 5. Bd. Hrsg. vom schweizer Post- und Eisenbahn-Departement. (Deutsch und Französisch). Bern. (Zürich, Orell, Füssli & Co. Verl.) ℳ 6.—.

Foville, Alfred, de, La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales. Paris 1880. Guillaumin & Cie. ℳ 7,50. (Fr. 7,50. Paris.)

Franqueville, C., de, L'Etat et les Chemins de fer en Angleterre; Lettre adressée à M. le président de la commission des Annales des ponts et chaussées. Paris, impr. Chaix et Cie.

Gareis, C., Das deutsche Handelsrecht. Ein kurz gefasstes Lehrbuch des im Deutschen Reiche geltenden Handels-, Wechsel- und Seerechts. Systematisch dargestellt auf Grund der deutschen Reichsgesetze, unter Berücksichtigung der einschlägigen Literatur und der Rechtssprechung, insbesondere der Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Berlin, Guttentag. ℳ 7.—.

Geklagt ist noch nicht gewonnen! Eine Entgegnung auf den Klageentwurf „Individualrecht oder Verstaatlichung?“ Berlin 1879, Guttentag. ℳ —,50.

Gerber, C. F. v., Grundzüge des deutschen Staatsrechts. 3. Aufl. Leipzig, B. Tauchnitz. ℳ 5,—

Gesetz, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande, nebst Ausführungsbestimmungen. Herausgegeben im Reichskanzler-Amt. Berlin 1879, v. Decker. ℳ —,60.

Gesetzentwurf, der, betreffend das Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Beurtheilt von dem Verein der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Berlin. Simon. ℳ 1,20.

Haase, C. W., Regulation und Kanalisation der deutschen Hauptströme Weichsel, Oder, Weser, Elbe und Rhein. Eine sachliche Antwort zur Prüfung der dem preussischen Landtage im November 1879 vorgelegten Denkschrift. Eine hochwichtige Zeitfrage für die Industrie, den Handel, sowie für Grundstücksbesitzer an schiffbaren Flüssen und Strömen (Deichverbände), das strom- und flussschifffahrttreibende Publikum und Freunde der Wissenschaft und National-Oeconomie etc., betreffend die Regulirung oder die Kanalisirung der deutschen Hauptströme und Flüsse. Breslau, Trewendt und Granier. *M* 1,—.

Jahrbuch, statistisches, für das Deutsche Reich. Herausgegeben vom kaiserlichen statistischen Amt. 1. Jahrgang 1880. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht. *M* 2,40

Individualrecht oder Verstaatlichung? Ein Klageentwurf. Berlin, Vahlen. *M* —,40.

Industrie, Handel und Verkehr, Nachrichten hierüber aus dem statistischen Departement im k. k. Handels-Ministerium. 17. Bd. 1.—3. Heft. Wien, k. k. Hof- und Staatsdruckerei. *M* 7,40.

Inter-oceanik Canal and the Monroe-Doctrine. New-York. sh. 5.

Kosub, H., Die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen und der unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen in finanzieller Beziehung. Handbuch für Eisenbahn-Beamte. Berlin, Guttentag. *M* 9,—.

Laband, P., Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 3. Bd. 1. Abth. Tübingen, Laupp. *M* 8.

Leroy-Beaulieu, P., Le Développement du socialisme d'Etat et le Rachat des chemins de fer. Paris, imp. Debons et Cie.
Extrait de l'Economiste français des 26 juillet, 2 août et 29 novembre 1879.

Leroy-Beaulieu, Rachat de chemins de fer par l'Etat. L'attitude des libéraux français et celle des libéraux allemands. Paris 1879. imp. Chaix & Cie.

Level, E., Les Chemins de fer devant le Parlement; l'Exploitation par l'Etat et par l'industrie privée. Paris, Librairie générale.

Markovitz, N. v., Die Arlbergbahn und die Handelsverbindungen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien, Gerold's Sohn. *M* 2,40.

Nachrichten, statistische, von den preussischen Eisenbahnen. Bearbeitet auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums. 25 Bd. enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1878. Berlin 1879, Ernst & Korn. *M* 18,—.

Niedermüller, Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ein Werk Friedrich List's. Leipzig, Grunow. *M* 2,—.

Nördling, v., K. K. Sektionschef a. D., Die Arlbergbahn und die Frage der Stellung der Techniker im staatlichen und sozialen Leben, nach den Debatten im österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein.

Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung, nebst den unterm 24. November 1879 und 21. Februar 1880 hierzu ergangenen Allerhöchsten Erlassen und der Geschäftsordnung für die Königl. Eisenbahn-Direktionen und Eisenbahn-Betriebsämter. (Aus „Eisenbahn-Verordnungs-Blatt"). Berlin, C. Heymann's Verlag. *M* —,60.

Pechar, J., Kohle und Eisen in allen Ländern der Erde. Unter Mitwirkung hervorragender Fachgenossen herausgegeben. 2. unveränderte Auflage. Berlin, Springer. *M* 5,—.

Praly, P., De la jurisprudence en matière de travaux publics de 1869 à 1874; Recueil de jurisprudence du conseil d'Etat et de la cour de cassation, et répertoire des lois, décrets, ordonnances, réglements, et circulaires en matière de travaux publics. Paris, Lacroix. Fr. 10.

Puls, O., Die volkswirthschaftliche Bedeutung der Kanalisirung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein. Auf Grund der Akten und im Auftrage der Handelskammer zu Frankfurt a. M. dargestellt. 2. Auflage. Frankfurt a. M. 1879. Jügels Nachf. *M* 2,—.

Rapport trimestriel No. 28 du conseil fédéral suisse aux gouvernements des états, qui ont participé à la subvention à la ligne du St. Gothard sur la marche de cette entreprise dans la période du 1er juillet au 30 septembre 1879. Zürich, Orell, Füssli & Co. Verleger. *M* 8,—.

Ronna, A., Essai sur l'agriculture des Etats-Unis d'Amérique; le Blé aux Etats-Unis d'Amérique; Production, transports, commerce. Nancy, Berger-Levrault et Cie.; Paris, même maison. Fr. 5.

Rumänien. Rumänische Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft und die Retrocessionsfrage. Berlin, H. Peters. ℳ —,50.

Sébillot, A., Isthme de Panama, Chemin de fer interocéanique pour navires; Projet A. Sebillot. (Plans et dévis estimatifs). Paris imp. Reverchon et Vollet.

Staub, A., Friedrich List; Vortrag, gehalten bei der 3. General-Versammlung des Central-Verbandes deutscher Industrieller zu Augsburg am 22. September 1879. München, Oldenburg. ℳ —,50.

Südbahn, die im Jahre 1880. Von J. Sch. Wien, Gerold's Sohn. ℳ 1.20.

Tarifreform-Berathungen, Ergebniss derselben nach den Verhandlungen und Beschlüssen der ständigen Tarif-Kommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten über Abänderungen des deutschen Gütertarif-Schemas. München, J. Lindauer'sche Buchhandlung (Carl Schöpping) 1880. ℳ —,60.

Verkehrsanstalten im Deutschen Reiche, Verzeichniss derselben, von E. Lange. Berlin, R. v. Decker's Verlag (Marquardt & Schenck) 1880. 2. Aufl.

Villevert, E., Percement du Saint-Gothard au point de vue commercial, sratégique, de transit et des travaux; description des travaux du tunnel. Paris, Baudry.

Voisin-Bey, Sur le canal interocéanique à travers l'isthme américain. Communication faite à la société d'encouragement pour l'industrie nationale, le 11. juillet 1879. Paris, impr. Tremblay.

Watherston, E. J., Our Railways; Should they be Private or National-Property? London, Stanford. sh. 1.

Wegebauten, für welche die Bewilligung von Baubilfsgeldern in Anspruch genommen wird. Vorschriften, über die zu beobachtenden Formen bei der Anfertigung der Pläne, Kostenanschläge und Erläuterungsberichte. Vom 27. Mai 1879. Breslau, Korn. ℳ —,15.

Wetten, decreten, besluiten en tractaten op den Waterstaat en de Spoorwegen in Nederland. Met aanteekeningen van J. F. Boogaard. 's Gravenhage, 1879. Mart. Nijhoff. Fl. 3.50.

Winkler, E. T., Reisestudien über das skandinavische Eisenbahnwesen. (Neue Folge III.) Dresden 1879. Axt. ℳ 1,—.

ÜBERSICHT

der

hauptsächlichsten Literatur über Sekundär-Eisenbahnen.

Buresch, die schmalspurige Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede. Hannover 1877. Schmorl & v. Seefeld.

Clark, die Strassenbahnen, deren Anlage und Betrieb, einschliesslich einer Geschichte der bedeutendsten Systeme. Deutsch von Uhland. I. Leipzig 1879. ℳ 18,—.

Clauss, Anlage, Ausrichtung und Betrieb von Sekundärbahnen. Braunschweig 1877. ℳ 4,—.

Dagail, avantage des chemins de fer d'intérêt local. Paris 1871. ℳ 1,50.

Fairlie, die richtige Praxis der Schmalspurbahnen. Deutch von Brunner. Zürich 1873. ℳ 4.50.

Fuchs, Bau und Betrieb normalspuriger Bahnen. Berlin 1880. ℳ 2,—.

Grundzüge, für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen. Herausgegeben von dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Wiesbaden 1873. ℳ 1,20.

Hostmann, Vorzüge und Nachtheile der Schmalspurbahnen. Berlin 1880. ℳ 1,50.

Krantz, observations sur les chemins de fer d'intérêt local. Paris 1875. ℳ 3,—.

Lazarini, Strassen-Vicinalbahnen mit Lokalbetrieb. Ihre Bedeutung. Wien 1879. ℳ 4,—.

Lernet, die Vicinalbahnen technisch und wirthschaftlich beleuchtet. Wien 1876. ℳ —,80.

Lutz, Strasseneisenbahnen, deren Betrieb, Bau und Einrichtung. Zürich 1878. ℳ 2,—.

Nördling, Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. Wien 1871. ℳ 3,—.

Plessner, Ein Wort zur Anregung des Baues der Lokalbahnen. Berlin 1875. ℳ 1,—.

— Herstellung der Lokal- und Sekundärbahnen. Berlin 1877. ℳ —,80.

— Dampfstrassenbahnen. Rathschläge betreffend Lokalbahnen. Berlin 1880. ℳ 2,—.

Pollacsek, der Sekundärbetrieb normalspuriger Bahnen erläutert. Zürich 1879. *M* 1,30.
Ritzen, v., neues System für Sekundärbahnen. Berlin 1876. *M* 4,—.
Rowan, über Bau, Anlage und Betriebsmittel von Sekundärbahnen. Berlin 1877. *M* 2,—.
Samuelson, über Sekundäreisenbahnen. Hamburg 1876. *M* 1,80.
Schübler, über Eisenbahnen von lokalem Interesse. Stuttgart 1872. *M* 3,—.
Schulz, K., über Sekundärbahnen im Allgemeinen und insbesondere über Sekundärbahnen im Kreise Wetzlar. Wetzlar 1879. *M* —,50.
Schwabe, Entwurf eines Eisenbahnplanes für Preussen, mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Berlin 1879. *M* 4,50.
Simon, das Fairlie'sche Patentsystem und sein Einfluss. Wien 1870. *M* 4,—.
Sorge, die Sekundärbahnen und ihre Bedeutung und Anwendung. Dresden 1873. *M* 1,20.
Stüssi, Einiges über Konzession und Gesetzgebung der Strassenbahnen. Zürich 1877. *M* 3,—.
Thérion, des chemins de fer d'intérêt local. Recueil de documents législatifs et administr. Paris 1872. *M* 5,—.
Weber, v., der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Sekundärbahnen. Wien 1878. *M* 5,—.
— die Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen. Weimar 1873. *M* 3,—.
Zur Frage über den Bau von Lokal- (Sekundär-) Bahnen. Danzig 1877. *M* 1,50.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris, Dunod, Éditeur, librairie des corps des ponts et chaussées. 10e année.

Mai 1880. Inhalt: Étude sur les courants de circulation et sur les principes à suivre dans la tracé de vois nouvelles de transport dessinées à les desservir; par M. Parandier. Vérification de la stabilité de voûtes et des arcs; application aux voûtes sphériques; par M. Alfred Durand-Claye. Chronique. Lois, décrets etc. Personnel.

Bulletin du Ministère des travaux publics, Statistique et Législation comparée 1. Jahrgang. Paris. Impr. nationale.

Januar 1880. Inhalt: France. Documents relatifs au classement des grands travaux publics. Résumé des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation en 1870 des chemins de fer d'intérêt général. Tarifs homologués des chemins de fer. Renseignements divers. Etranger. Italie etc.

Februar 1880. Inhalt: France. Répertoire des lois et décrets etc. Contenance et estimation des propriétés nationales placées dans les attributions de la Direction des bâtiments civils et palais nationaux. Tonnage des marchandises transportées. Résultats d'exploitation des chemins de fer de l'État pendant le 2. sémestre de 1878 etc. Etranger. Belgique etc.

März 1880. Inhalt: France. Répertoire des lois et décrets. Nivellement général de la France. Tonnages des marchandises transportées. Résumé des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer etc. Etranger. Italie etc.

April 1880. Inhalt: France. Répertoire des lois et décrets etc. Situation, á la fin du 1. trimestre 1880 des travaux extraordinaire de navigation etc. Situation de la dette des compagnies de chemins de fer etc. Etranger. Belgique etc.

Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien.

No. 62. 29. Mai 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Die Beleuchtung der Personenwagen auf den deutschen Eisenbahnen. Inland. Eisenbahn-Bau und Projekte. Verwaltung und Betrieb. Vermischte Anzeigen. Ausland. Kundmachungen etc.

No. 63. 1. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. Lokomotivkessel-Proben und Kesselrevisionen im Jahre 1879. Inland etc. Kundmachungen etc.

No. 64. 3. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Inland etc. Kundmachungen etc.

No. 65. 5. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Beitrag zur Frage der Bestreitung der Kosten von Herstellungen, welche von den Eisenbahnen nicht selbst verursacht werden. Inland etc. Kundmachungen etc.

No. 66. 8. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil (Auszug aus dem Finanzgesetze pro 1880). Inland. Ausland. Kundmachungen etc.

No. 67. 10 Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Enquête über die Zulässigkeit der Verwendung des Gussstahls zu Eisenbahnbrücken. Der böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1879. Inland etc. Ausland. Kundmachungen etc.

No. 68. 12. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Inland etc. Kundmachungen etc.

No. 69. 15. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. Inland etc. Ausland. Kundmachungen etc.

No. 70. 17. Juni 1880.
Inhalt: Offizieller Theil. Inland etc. Kundmachungen etc.

Deutsches Handelsblatt. Berlin.

No. 24. 10. Juni 1880.
Inhalt: Die deutsche Handelsbilanz in den Jahren 1872 bis 1878 auf Grundlage der neuen Publikation des statistischen Amtes über die Ausfuhrwerthe. Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat April 1880 und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1880. Die Gewerbesteuerpflicht der Vermiether möblirter Zimmer. Aus den Handelskammern. Konsularberichte. Der europäische Geldmarkt.

Die Eisenbahn. Von A. Waldner. Zürich.

No. 24. 12 Juni 1880.
Inhalt: Zur Einführung eines schweizerischen Gesetzes über den Erfindungsschutz. Ueber das Krystallinischwerden und die Festigkeitsverminderung des Eisens durch den Gebrauch, vom Professor Bauschinger in München. Mr. Law's Rapport über die Tay-Brücke. Neue Kondensatoren für Dampfheizungen Wasserbauliche Mittheilungen Revue. Miscellen. Literatur etc.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reiche. IV. Jahrgang. 2 Heft.
Inhalt: Untersuchungen über Quellen und Umfang des allgemeinen Wohlstandes in Deutschland. II. Von Ph. Geyer. Der siebente Kongress des Vereins für die Reform und Kodifizirung des Völkerrechts. Von H. Harburger. Betrachtungen über die Bedeutung der Meteorologie und der Wasserfrage im Staatshaushalt. Von F. W. Toussaint. Zur deutschen Wirthschaftsgeschichte. Von G. Schmoller. Die Leistungen der Völkerrechts-Akademie für die praktische Fortbildung des Völkerrechts. Von A. Bulmering. Falk's Reden. Kulturkampf-Reminiscenzen. Von A. Gareis. Literatur.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Organ des Klubs Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten. Wien.

No. 23. 6. Juni 1880.
Inhalt: Zur Frage der Lokalbahnen. Der Aéroveloce (Vortrag von Wilh. Krebs). Chronik. Miscellen. Literatur. Bücherschau.

No. 24. 13. Juni 1880.
Inhalt: Der Zugführungsdienst bei Sekundärbahnen, von Rich. Jütke. Elektrische Signalisirung auf Eisenbahnen und Anwendung der elektrischen Telegraphie auf Zügen während der Fahrt (Vortrag von C. Bondi). Eisenbahnrecht. Zeitungsschau. Chronik etc.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Von A. Boetticher und P. Wallé. Berlin. L. Oehmigke's Verlag (R. Appelius).

No. 25, vom 18. Juni 1880.

Inhalt: Ein Wort an den Landtag. Die Ausgrabungen auf dem Schlossplatze zu Berlin. Der östliche Anschlussbahnhof der Berliner Stadt-Eisenbahn. Vermischtes. Feuilleton.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

No. 44. 11. Juni 1880.

Inhalt: Zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in Frankreich. Der Eisenbahnunfall bei Blumenberg. Aus dem Deutschen Reich. Die Niederländischen Staatsbahnen. Italienische, Spanische und Amerikanische Korrespondenz. Die Holländische Eisenbahngesellschaft. Württemberg (Personalnachrichten). Bauleitung der Arlbergbahn. Koursblatt. Weimar-Gera. Offizielle Anzeigen.

No. 45. 14. Juni 1880.

Inhalt: Literatur. Die Arlbergbahn und die Frage der Stellung der Techniker. Normalspur und Schmalspur. Eröffnung der Strecke Friedrichsfeld-Schwetzingen der Main-Neckarbahn. Ungarische Eisenbahngesetz-Entwürfe. Aus Oesterreich-Ungarn. Offizielle Anzeigen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymann's Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

BEILAGE

ZUM

EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT.

Heft 2. **Berlin, August.** **1880.**

Die Ergebnisse des Betriebes der Englischen und Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1878,

zusammengestellt und bearbeitet unter Zugrundelegung des **General-Berichts** an das Handels-Amt über das Aktien- (share) und Anleihe- (loan) Kapital, den Personen- und Güterverkehr, die Betriebs-Ausgabe und den Reingewinn vom Eisenbahnbetriebe der **Eisenbahn-Gesellschaften des vereinigten Königreichs (Grossbritanniens) für das Jahr 1878** (auf Befehl Ihrer Majestät beiden Häusern des Parlaments vorgelegt) und unter Benutzung der Preussischen Eisenbahnstatistik, sowie der Geschäftsberichte der Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen.

Bemerkung. Zur Reduction des Englischen Masses, Gewichtes und Geldes sind nachstehende Verhältnisszahlen gebraucht: 1 mile = $1{,}_{61}$ km ($1{,}_{609}$). 1 ton = $1{,}_{016}$ tonnen à 1000 kg. 1 £ = 20 *M.* 1 s (Schilling) = 12 pence = 1 *M.* 1 d (penny) = $8{,}_{33}$ Pfennig. 1 £ per mile = $12{,}_{43}$ *M* pro km. 1 penny per mile $5{,}_{18}$ Pf. pro km. 1 penny per ton per mile = $5{,}_{09}$ Pf. pro Tonne und Kilometer.

Inhalt: Ausdehnung der Eisenbahnen. — Kapital. — Zinsen und Dividenden. — Verkehr, Betriebs-Ausgabe und Ertrag: a) Personenverkehr, b) Güterverkehr. — Betriebs-Einnahme und Ausgabe pro Zugkilometer. — Rollendes Material. — Summarischer Inhalt. — Tabellen für die Englischen Bahnen. — Tabellen für die Preussischen Bahnen. — Anhang. — Summarischer Ueberblick.

Erläuterung.

Auf Grund amtlichen Aktenmaterials ist im technischen Eisenbahn-Büreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, im Anschluss an die vorjährigen Arbeiten eine vergleichende Zusammenstellung der Verhältnisse der Englischen und Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1878 bearbeitet worden. Hierbei wurde der Generalbericht an das Handelsamt (früher von Tyler, jetzt von Calcraft und Giffen bearbeitet) über

das Anlagekapital,
den Personen- und Güterverkehr,
die Betriebsausgaben und
die Reinerträge

der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs, unter Reduction des Englischen Masses, Gewichtes und Geldes auf das Deutsche zu Grunde gelegt.

Das Material für die Preussischen Eisenbahnen ist aus der Preussischen Eisenbahn-Statistik und den Geschäftsberichten der Eisenbahn-Verwaltungen entnommen.

Die beigefügten tabellarischen Zusammenstellungen für die Preussischen Bahnen sind ungeachtet der Schwierigkeiten der Herstellung angemessener Vergleichszahlen, soweit als thunlich, den englischen Vorlagen entsprechend, eingerichtet. Besonders bemerkenswerth sind in dieser Hinsicht die Tabellen No. 11 bis 13, welche die Reduction der einzelnen Bestandtheile der Gesammtausgabe auf das Zugkilometer, eine Vergleichseinheit, welche diesseits sonst nicht üblich ist, herstellen. Eine befriedigende Uebereinstimmung dieser einzelnen Bestandtheile der Betriebsausgabe mit denen der Englischen Buchung lässt sich deshalb nicht völlig erreichen, weil keine diesseits bekannte Publikation über den speziellen Inhalt der Englischen Ausgabetitel Auskunft giebt.

In der Englischen Statistik fehlen leider einige wichtige thatsächliche Angaben, namentlich über die geleisteten Achskilometer, sowie die Personen- und Tonnen-Kilometer, welche zur gehörigen Beleuchtung mancher Fragen (u. A. der durchschnittlichen Tarifhöhe) unentbehrlich sind.

Der ausführlichen vergleichenden Zusammenstellung für das Betriebsjahr 1878 ist ein besonderer „Summarischer Ueberblick“ angeschlossen.

England.

An den Sekretär des Handelsamtes.

Sir!

Als Fortsetzung unserer Berichte an das Handelsamt über das Aktien- und Anleihekapital (share and loan), den Verkehr und die Betriebsausgaben der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs beehren wir uns, die beigefügten Tabellen, welche die vorgenannten Punkte für das Jahr 1878 des Näheren zergliedern und mit den gleichen Details der vorhergehenden Jahre vergleichen, vorzulegen.

Eisenbahn-Ausdehnung. (Railway-Extension.)

Die Tabelle No. 1 bringt die Kilometerzahl der dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen im Vereinigten Königreiche und seiner Hauptbestandtheile am Ende Dezember 1878, verglichen mit den vorhergehenden Jahren.

Die Gesammtlänge für das Jahr 1878 im Vereinigten Königreich betrug 27 906 km.

Davon kommen auf	England	19 689	km
„	Schottland	4 580	„
„	Irland	3 637	„

Die Zunahme der Länge betrug im Vereinigten Königreich im Jahre 1878 412 km, ist demnach etwas höher als in den 3 vorhergehenden Jahren.

Preussen.

Die Gesammtlänge der am Ende des Jahres 1878 überhaupt dem Betrieb übergebenen Eisenbahnen beläuft sich auf . . . . 18 974 km

Diese Länge vertheilt sich auf:

I.	Staatsbahnen	5 516	km
II.	Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	3 852	„
III.	„ „ eigener Verwaltung	9 606	„

Die Zunahme der Länge betrug im Jahre 1878 . . . . 770 km.

Die Länge stieg von 18 204 auf 18 974 km oder um 4,28 Prozent.

Das Prozentverhältniss der Zunahme für die Jahre 1875 und 1876 betrug $1,_3$ Prozent, für 1877 $1,_2$ Prozent und für 1878 $1,_5$ Prozent; das ist gering im Vergleich zu demjenigen, welches bisher konstatirt ist, und bedeutend geringer, als im Jahre 1874 und den nächst vorangehenden Jahren. Von der Zunahme im Jahre 1878 kommt auf England und Wales 211, auf Schottland 111 und auf Irland 90 Kilometer Bahn.

Von der obigen Gesammtsumme von		27 906 km
waren doppelgeleisig	15 153 km	
„ eingeleisig	12 753 „	

verglichen mit den entsprechenden Angaben pro 1877 ergiebt sich
eine Zunahme der doppelgeleisigen Strecken um 285 km
„ „ „ eingeleisigen „ „ 127 „

Kapital.

Der gesammte nominelle Kapitalsbetrag für die Eisenbahnen betrug

Ende Dezember 1878	13 970 903 080 *M.*
„ „ 1877	13 481 180 960 „
es stieg daher im Jahre 1878 das Kapital um .	489 722 120 *M.*

oder um $3,_6$ Prozent, etwas mehr als in den Vorjahren.

Diese Zunahme ist grösser als die Zunahme der dem Betriebe übergebenen Kilometerzahl und bestärkt die schon früher ausgesprochene Vermuthung, dass ein beträchtlicher Theil der Kapitals-Zunahme auf die dem Betriebe schon übergebenen älteren Linien verwendet worden ist. Eine Vergleichung des Gesammtkapitals pro km Bahn für eine Reihe von Jahren zeigt dies klar.

Es betrugen die durchschnittlichen Kosten pro km Bahn . . . .

1871	446 771	*M*
1872	447 281	„
1873	454 615	„
1874	460 880	„
1875	470 264	„
1876	484 919	„
1877	490 637	„
1878	500 941	„

Die Zunahme des Gesammt-Kapitals im letzten Jahre muss jedoch um 195 000 000 *M.* reducirt werden; weil letztere Summe nur ein nominelles Wachsen des Kapitals, keine wirkliche Kapitalsvermehrung ist. — Dadurch würde die Kapitalsvermehrung von $3,_6$ Prozent auf $2,_1$ Prozent fallen, einen Prozentsatz, der geringer wäre, als der in den letzten Jahren. Unter Berücksichtigung dieser Reducirung würde sich das für einen km Bahn zu berechnende Kapital im Jahre 1878 nur um 3319 *M.* erhöhen,

Die Staatsbahnen ad I. stiegen um $11_{,91}$ Prozent.
Die Privatbahnen ad II. „ „ $11_{,75}$ „
„ „ ad III. fielen „ $2_{,31}$ „ .

Die Zahlen ad II. und ad III. sind hauptsächlich dadurch entstanden, dass 1 Privatbahn (Hinterpommersche) in Staatsverwaltung übergegangen ist.

Die Zunahme der Länge im Jahre 1877 dagegen betrug 648 km oder $3_{,69}$ Prozent.

Von der vorstehenden Gesammtsumme der Bahnlänge von 18 974 km
waren doppelgeleisig . . 6 634 km
„ eingeleisig . . 12 340 „
verglichen mit den entsprechenden Angaben pro 1877 ergiebt sich:
eine Zunahme der doppelgeleisigen Strecken von 6 514 auf 6 634 km = 120 km
„ „ „ eingeleisigen „ „ 11 690 „ 12 340 „ = 650 „

Ausserdem waren gegen Ende 1878 konzessionirt und im Bau:

Staatsbahnen . . .	1 024 km	mit ppr.	486 476 000 *M.* Anlagekapital,
Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	424 „	„ „	114 800 000 „ „
Privatbahnen eigener Verwaltung . . .	1 214 „	„ „	309 390 000 „ „
zusammen	2 662 km		910 666 000 *M.*

Kapital.

Die zum Bau der Staatsbahnen verwendeten Beträge und das konzessionirte Anlagekapital für die während des ganzen Jahres (1878) im Betriebe befindlichen Privatbahnen
betrug Ende 1878 . . . . 5 200 397 262 *M.*
„ „ 1877 . . . . 5 028 079 973 „
es stieg daher im Jahre 1878 um 172 317 289 *M.* oder $3_{,43}$ Prozent.

Das verwendete Anlagekapital pro km Bahn betrug:

1871	224 028 *M.*
1872	227 367 „
1873	238 617 „
1874	252 264 „
1875	264 691 „
1876	264 813 „
1877	265 964 „
1878	262 470 „

anstatt 10 304 *M*. Trotz dieser Reducirung ist das Anlagekapital pro km betriebener Bahn bis jetzt stetig gestiegen und es hat diese Zunahme ihren Grund in der Vermehrung der Ausweichestellen und anderer Erweiterungen der bestehenden Linien, um dem wachsenden Verkehr zu begegnen.

Der Haupttheil des Zuwachses des Kapitals im Jahre 1878 kommt auf das garantirte und Prioritätskapital und auf die Anleihen und Obligationen.

Die Höhe des garantirten und Prioritätskapitals betrug 1878		5 172 342 920 *M*;
das ist ein Zuwachs von	431 379 860 *M*,	
während der Betrag der Anleihen und Obligationen		3 485 053 360 „
betrug; das ist eine Zunahme von	45 660 120 „	
macht zusammen eine Zunahme von	477 039 980 *M*.	
Der Betrag des Stammkapitals dagegen beläuft sich auf		5 313 506 800 „
das ist gegen 1877 eine Zunahme von	12 682 140 *M*.	

Die bedeutende Zunahme des garantirten und Prioritätskapitals hat zum grossen Theil in Convertirungs-Operationen der London und North-Western Eisenbahn, sowie in den Fusionirungen mit derselben ihren Grund. Aus denselben Ursachen erklärt sich die geringe Zunahme des Stammkapitals.

Erstreckt man die Vergleichung auf einige Jahre rückwärts, so zeigt es sich, dass das Stammkapital der Eisenbahn-Gesellschaften, obgleich es durch nominelle Zugänge vermehrt ist, dennoch im Vergleich zu dem garantirten und Prioritätskapital und den Anleihen und Obligationen sehr langsam gewachsen ist.

Es betrug	1870	1878	Zunahme	
das Stammkapital	4 585 643 000 *M*	5 313 506 800 *M*	727 863 800 *M*	oder 15,9 Prozent,
das garantirte und Priorit.-Kapital . . .	3 173 841 680 „	5 172 342 920 „	1 998 501 240 „	„ 63,0 „
die Anleihen und Obligationen	2 838 688 780 „	3 485 053 360 „	646 364 580 „	„ 22,8 „

Das Verhältniss des Stamm-Aktienkapitals zum Gesammtkapital verringert sich beständig, während es im Jahre 1870 gegen 43 Prozent des Gesammtkapitals betrug, stellt es sich im Jahre 1876 nur auf 40 Prozent, im Jahre 1877 auf 39 Prozent und jetzt ist es nur 38 Prozent.

Während auf der andern Seite das Verhältniss der Anleihen und Obligationen zum Gesammtkapital in derselben Periode ein wenig abnahm, ist in dem Verhältniss des garantirten und des Prioritäts-Kapitals eine bedeutende Zunahme eingetreten, nämlich von 30 auf 37 Prozent.

Beiläufig muss bemerkt werden, dass ein beträchtlicher Theil des obigen Stammkapitals, weil es das Kapital für Linien ausmacht, die an andere Gesellschaften verpachtet sind, mit mehr Recht dem garantirten oder Prioritäts-Kapital zugerechnet werden müsste; auf diese Weise würde sich das Verhältniss des Kapitals, welches überhaupt nicht garantirt ist, verringern.

Von dem konzessionirten Anlagekapital kommt der grösste Theil der Zunahme des Jahres 1878 auf das für die Staatsbahnen verwendete Kapital. Es stiegen:

die Prioritäts-Obligationen im Jahre 1878 auf	2 185 376 742 *M.*,	
Zunahme im Jahre 1878		34 200 000 *M.*,
die Stamm- und Prioritäts-Stamm-Aktien auf	1 690 523 358 *M.*,	
Zunahme im Jahre 1878		66 846 450 *M.*
Das für die Staatsbahnen verwendete Kapital stieg auf . .	1 324 497 162 *M.*,	
Zunahme im Jahre 1878		71 270 839 *M.*

Verwendetes Kapital für Staatsbahnen	1870.	1878.	Zunahme		
Verwendetes Kapital für Staatsbahnen	772 625 268 *M*	1 324 497 162 *M*	551 871 894 *M*	oder 71,4 %	
konzess. Stamm- und Prioritäts-Stamm-Aktien .	996 545 424 „	1 690 523 358 „	693 977 934 „	„ 69,6 %	89,6 %
konzess. Prioritäts-Obligationen	1 047 910 149 „	2 185 376 742 „	1 137 466 593 „	„ 108,5 %	

Das Verhältniss des konzessionirten Stamm- und Prioritats-Stamm-Aktien-Kapitals ist in den Jahren

1870 bis 1878 von 36 auf 33 Prozent des gesammten Kapitals gefallen,

1877 „ 1878 „ 32 „ 33 „ „ „ „ gestiegen.

Die konzessionirten Prioritäts-Obligationen sind in den Jahren

1870 bis 1878 von 37 auf 42 Prozent des gesammten Kapitals gestiegen,

dagegen 1877 „ 1878 „ 43 „ 42 „ „ „ „ gefallen.

In der beigefügten Tabelle 2 ist eine Trennung der Anleihen (loans) und Obligationen (debenture stocks), wie in früheren Jahren, nicht gemacht, sondern beide sind, wie im Vorjahre, zusammengefasst. Als Hauptgrund hierfür darf angeführt werden, dass die (loans) „Anleihen", welche in den letzten Jahren abnahmen, jetzt auf einen verhältnissmässig geringen Betrag reduzirt worden sind.

Die Summe der Anleihen beträgt jetzt nur . . 487 739 920 *M.*
und mit den Obligationen zusammen . . . . 3 485 053 360 „

Im Jahre 1878 allein wurden die Anleihen (loans) um 90 Millionen Mark verringert und in den letzten drei Jahren um 320 Millionen.

Die Umwandlung der Anleihen (loans) in Obligationen (debenture stocks), welche seit einigen Jahren vorgenommen wird, bleibt eine sehr wichtige Thatsache in der Eisenbahn-Entwickelung.

Zinsen und Dividenden (rates of interest and dividend).

Die Tabellen 3, 4 und 5 zeigen die Resultate für das in den Eisenbahnen im Jahre 1878 investirte Kapital, verglichen mit den vorhergehenden Jahren.

Die Hauptpunkte sind folgende:

Es betrug	pro 1878.	pro 1877.	Differenz gegen 1877.
die Gesammteinnahme . .	1 209 087 500 *M*	1 212 881 140 *M*	— 3 793 640 *M*
die Betriebsausgabe . . .	642 903 000 „	656 401 900 „	— 13 498 900 „
daher Reingewinn	566 184 500 „	556 479 240 „	+ 9 705 260 „ oder 1,7%.

Die Zunahme des Reingewinns im Jahre 1878 betrug demnach $1_{,7}$ Prozent, während die Zunahme des Nominalkapitals, wie wir gesehen haben, gegen $3_{,6}$ Prozent betrug. Demzufolge ergiebt sich, dass trotz der Zunahme des Reingewinns eine kleine Reduktion in dem Prozentverhältniss zum gesammten Anleihekapital eingetreten ist.

Der Reingewinn betrug in Prozenten des Gesammtkapitals	1878	$4_{,05}$ %
„ „ „ „ „ „ „	1877	$4_{,13}$ „
„ „ „ „ „ „ „	1876	$4_{,17}$ „
„ „ „ „ „ „ „	1875	$4_{,25}$ „
„ „ „ „ „ „ „	1873	$4_{,35}$ „
„ „ „ „ „ „ „	1872	$4_{,52}$ „

Dies sind die Reinerträge vom Eisenbahnbetriebe allein. Einschliesslich der Ergebnisse aus verschiedenen sonstigen Quellen stellt sich das Prozentverhältniss bedeutend höher. Es waren nämlich:

die Brutto-Einnahme .	pro 1878	1 257 253 480 *M.*;	Abnahme	pro 1878	2 213 080 *M.*
die Brutto-Ausgabe .	„ „	663 787 360 „	„	„ „	13 372 200 „
der Brutto-Reingewinn	„ „	593 466 120 „	Zunahme	„ „	11 159 120 „

Der Reingewinn beträgt hiernach in Prozenten des Gesammtkapitals in

1878 . . .	$4_{,25}$	Prozent
1877 . . .	$4_{,32}$	„
1876 . . .	$4_{,36}$	„
1875 . . .	$4_{,45}$	„
1873 . . .	$4_{,59}$	„
1872 . . .	$4_{,74}$	„

Zinsen und Dividenden.

Nach Tabelle No. 5 betrug:

	pro 1878	pro 1877	gegen 1877
die Gesammt-Einnahme . . .	550 417 813 ℳ	551 286 011 ℳ	Abnahme 868 198 ℳ
die Betriebs- etc. Ausgabe .	331 692 687 „	340 951 141 „	„ 9 258 454 „
daher Reingewinn	218 725 126 „	210 334 870 „	Zunahme 8 390 256 „

Die Zunahme des Reingewinns betrug demnach $3_{,99}$ Prozent, während die Zunahme des konzess. Gesammtkapitals, wie vor angegeben, $3_{,43}$ Prozent, und die Zunahme des gesammten verwendeten Anlagekapitals 179 432 350 ℳ = $3_{,81}$ Prozent betrug.

Der Reingewinn betrug in Prozenten des gesammten verwendeten Anlagekapitals:

1878 . . .	$4_{,47}$	Prozent
1877 . . .	$4_{,47}$	„
1876 . . .	$4_{,60}$	„
1875 . . .	$4_{,63}$	„
1873 . . .	$4_{,69}$	„
1872 . . .	$5_{,44}$	„

Die Reinerträge sind seit 1873 gestiegen; ihr Verhältniss zum Kapital ist durch das gleichzeitige grosse Wachsen des Kapitals kleiner geworden.

Die vorerwähnten Tabellen zeigen auch die Beträge und die Sätze der auf die verschiedenen Arten des Kapitals gezahlten Interessen resp. Dividenden. Diese Sätze differiren ein wenig gegen das Prozentverhältniss des Reinertrages zum Gesammtkapital; die Abweichung ist indess unwesentlich und entsteht einerseits dadurch, dass für das Gesammt-Kapital am Ende des Jahres das Prozentverhältniss berechnet ist, während nur für die Zeit, für welche das Kapital erhoben worden ist, Zinsen gezahlt wurden, also oft nur für einen Theil des Jahres, andererseits dadurch, dass einige Gesellschaften in den Aktien anderer Gesellschaften Geld angelegt haben, so dass ein und derselbe Interessen- oder Dividendenbetrag zweimal ausgeworfen ist. Die Summe sämmtlicher Interessen oder Dividenden beträgt . . . . 603 758 540 ℳ oder 4,32 Prozent des Gesammtkapitals, während der vorangegebene Reingewinn vom gesammten Eisenbahnbetriebe . . . . 593 466 120 „ „ 4,25 „ beträgt.

Aber diese Differenz ist gleichgiltig für die Vergleichung der Erträge der verschiedenen Arten von Kapital untereinander.

Von der Gesammtsumme von . . . . 603 758 540 ℳ
kommen auf Verzinsung
der Anleihen und Obligationen . . . . . 147 324 460 ℳ = 4,23 Prozent,
des garantirten und Priorit.-Kapitals . . . . 226 877 600 „ = 4,39 „
des Stammkapitals . . 229 556 480 „ = 4,32 „
Während von der Gesammtsumme im Jahre 1877 von . 597 108 300 ℳ
kommen auf Verzinsung
der Anleihen und Obligationen . . . . . . 146 038 400 ℳ = 4,25 Prozent,
des garantirten und Priorit.-Kapitals . . . . 212 098 020 „ = 4,47 „
des Stammkapitals . . 238 971 880 „ = 4,51 „

Die Inhaber der Stammaktien erhielten vor 1878 im Durchschnitt eine höhere Dividende, als die Besitzer der anderen Eisenbahnpapiere. Dies ist im Jahre 1878 mit Bezug auf das garantirte Kapital nicht der Fall, und es dürfte diese Abweichung hauptsächlich in der vorher erwähnten Konvertirung des Stammkapitals in garantirtes Kapital bei der London and North-Western Bahn ihre Erklärung finden.

Die Tabelle No. 4 zeigt mit grosser Genauigkeit die verschiedenen Kapitalsbeträge geordnet nach den darauf gezahlten verschiedenen Zinsen oder Dividenden. Demzufolge gestalten sich die Resultate für das Stammkapital wie folgt:

Die für das zinsberechtigte Anlagekapital überhaupt (incl. Garantiezuschuss) gezahlten Beträge sind in Tabelle Nr. 3 ausführlich angeführt, ebenso die Höhe der für die verschiedenen Kapitalien gezahlten Interessen resp. Dividenden. Es beträgt die Summe sämmtlicher Interessen oder Dividenden . . . . 211 794 557 ℳ = 4,44 %
des zinsberechtigten Kapitals.

Von dieser Gesammtsumme kommen auf Verzinsung:

des Anlagekapitals der Staatsbahnen	57 990 555	ℳ	= 4,52	%
der Stammaktien	59 914 020	„	= 4,73	„
der Prioritäts-Stammaktien . . .	9 461 884	„	= 3,01	„
der Prioritäts-Obligationen	84 428 098	„	= 4,43	„
während die Gesammtsumme der im Jahre 1877 gezahlten Interessen etc.	205 420 859	„	= 4,50	„
betrug, wovon auf Verzinsung:				
des Anlagekapitals der Staatsbahnen	60 145 413	„	= 5,01	„
der Stammaktien	56 751 577	„	= 4,62	„
der Prioritäts-Stammaktien . . .	7 330 398	„	= 2,43	„
der Prioritäts-Obligationen	81 193 471	„	= 4,42	„

kommen.

758	Millionen	ℳ	erhielten	keine Dividende,						
109	„	„	„	bis incl.	1	Prozent Dividende,				
292	„	„	„	über	1	bis	incl.	2	Prozent	Dividende,
208	„	„	„	„	2	„	„	3	„	„
532	„	„	„	„	3	„	„	4	„	„
552	„	„	„	„	4	„	„	5	„	„
1 497	„	„	„	„	5	„	„	6	„	„
1 242	„	„	„	„	6	„	„	7	„	„
64	„	„	„	„	7	„	„	8	„	„
36	„	„	„	„	8	„	„	10	„	„
23	„	„	„	„	10	„	„	$12^{103}/_{120}$	Prozent	Dividende.

Hieraus ergiebt sich, dass ppr. $4^1/_4$ Prozent nicht allein die durchschnittliche Dividende war, sondern dass auch der grössere Theil des Kapitals eine Dividende zwischen 3 und 7 Prozent erhalten hat. Der Durchschnittssatz ist also nicht etwa durch den Ausgleich entgegengesetzter Extreme entstanden. Zwischen 3 und 7 Prozent erhielten 3 823 Millionen ℳ; von dem Reste erhielten 758 Millionen keine Dividende, demnach erhielten nur 732 Millionen ℳ entweder eine sehr hohe oder sehr niedere Dividende. Im Hinblick auf das Kapital, welches keine Dividende erhielt, erscheint die Bemerkung am Platze, dass ein bedeutender Kapitalsbetrag mit bedeutendem Agioverlust ausgegeben worden ist.

Bei Vergleichung dieser Verhältnisse mit den Vorjahren ergiebt sich eine Verminderung des Kapitals, welches mehr als 6 Prozent Dividende erhielt.

In dem Berichte des Vorjahres erklärten wir, dass der Kapitalsbetrag, welcher 6 bis 7 Prozent Dividende erhielt, sich im Jahre 1877 gegen 1876 um 668 Millionen ℳ vermehrt hatte, hauptsächlich durch Reduzirung des Kapitalsbetrages, welches 1876 7 bis 8 Prozent Dividende erhalten hatte, um 359 Millionen ℳ. Im Jahre 1878 dagegen tritt eine Reduction des Kapitals, welches 6 bis 7 Prozent Dividende erhalten hat, um 320 Millionen ℳ ein.

Von dem garantirten Kapital im Betrage von 1 722 Millionen ℳ erhielten:

13	Millionen	ℳ	über	2	bis	incl.	3	Prozent	Interessen,
770	„	„	„	3	„	„	4	„	„
794	„	„	„	4	„	„	5	„	„
93	„	„	„	5	„	„	6	„	„
24	„	„	„	6	„	„	7	„	„

und nur der Rest von etwa 28 000 000 ℳ erhielt einen niederen oder höheren Zinssatz als den angegebenen; keine Dividende erhielt ein sehr kleiner Theil. Auch hier ergiebt sich wieder, dass der grösste Theil des Kapitals den durchschnittlichen Zinssatz erhielt.

Von dem Prioritäts-Kapital (preferential capital) im Betrage von 3 450 Millionen ℳ erhielten:

179	Millionen	ℳ	keine Dividende,						
3	„	„	bis incl.	2	Prozent Dividende,				
20	„	„	über	2	bis	incl.	3	Prozent	Dividende,
1054	„	„	„	3	„	„	4	„	„
2091	„	„	„	4	„	„	5	„	„
91	„	„	„	5	„	„	6	„	„

und der Rest von ca. 12 000 000 ℳ erhielt über 6 Prozent.

Von den Stammaktien erhielten:

195,5	Millionen	ℳ	keine Dividende,						
18,8	„	„	bis 1 Prozent Dividende,						
1,2	„	„	über	2	bis	incl.	3	Prozent	Dividende.
422,1	„	„	„	3	„	„	4	„	„
97,6	„	„	„	4	„	„	5	„	„
19,8	„	„	„	5	„	„	6	„	„
377,9	„	„	„	6	„	„	8	„	„
133,8	„	„	„	8	„	„	10½	„	„
Sa. 1267	Millionen	ℳ							

Die Durchschnittsdividende beläuft sich auf 4,73 Prozent.

Von den 195 Millionen ℳ Stammaktien, welche keine Dividende erhielten, kommen:

64	Millionen	ℳ	auf	die	Privatbahnen	unter	Staatsverwaltung,
131	„	„	„	„	„	„	eigener Verwaltung.

Im Vergleich zu dem Vorjahre (4,62 Prozent) ergiebt sich, dass ein Theil der Stammaktien, welche 1877 5 bis 6 Prozent Dividende erhielten, im Jahre 1878 nur 3 bis 4 Prozent, der grössere Theil der betreffenden Aktien jedoch über 6 Prozent Dividende erhalten hat.

Von den Prioritäts-Stammaktien im Betrage von 315 Millionen ℳ haben:

96,6	Millionen	ℳ	keine Dividende erhalten;						
48,0	„	„	erhielten bis 3 Prozent incl.,						
9,2	„	„	„	über	3	bis	incl.	4	Prozent,
134,1	„	„	„	„	4	„	„	5	„
26,9	„	„	„	„	5	„	„	7	„

Die Durchschnitts-Dividende sämmtlicher Prioritäts-Stammaktien betrug 3,01 Prozent.

Von den zinsberechtigten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 1 906 Millionen ℳ erhielten:

12,7	Millionen	ℳ	2	bis	incl.	3	Prozent,
484,1	„	„	3	„	„	4	„
1 409,6	„	„	4	„	„	5	„

Der Durchschnitts-Zinssatz für das gesammte Kapital der Prioritäts-Obligationen beträgt 4,43 Prozent, und ¾ sämmtlicher Prioritäts-Obligationen (1409,6 Millionen ℳ) haben diesen Durchschnittssatz (4—5) erhalten.

Wiederum erhielt die Hauptmasse des Kapitals nahezu die Durchschnittsdividende.

Von den Anleihen und Obligationen (loans and debenture stocks) im Betrage von 3 485 Millionen ℳ erhielten:

2 238 Millionen ℳ 3 bis 4 Prozent Zinsen,
1 167 „ „ 4 „ 5 „ „
54 „ „ 5 „ 6 „ „

so dass ausserdem nur etwa 26 Millionen ℳ sehr niedrige oder sehr hohe Zinssätze erhielten.

Um die Frage über die verschiedenen Zinssätze bei den verschiedenen Arten von Kapitalien besser zu beleuchten, wird folgende detaillirte Vergleichung der vorstehenden Thatsachen beigefügt:

Zusammenstellung

der Zinsen- und Dividendensätze, welche für das entsprechende Stamm-, Garantie- und Prioritäts-Kapital, sowie für die Anleihen und Obligationen für das Jahr 1878 gezahlt worden sind.

Zins- oder Dividenden-Satz	Stamm-Kapital		Garantirtes Kapital		Prioritäts-Kapital		Anleihen und Obligationen	
	Kapitalsbetrag ℳ	In Prozenten des ganzen Stamm-Kapitals %	Kapitalsbetrag ℳ	In Prozenten des ganzen garantirten Kapitals %	Kapitalsbetrag ℳ	In Prozenten des ganzen Prioritäts-Kapitals %	Kapitalsbetrag ℳ	In Prozenten der ganzen Anleihen und Obligationen. %
0	758 466 740	14,3	9 120 120	0,5	179 439 500	5,2	7 451 320	0,2
Bis incl. . . . 1 %	108 706 400	2,0	—	—	—	—	—	—
Ueber 1 bis incl. 2 „	291 778 800	5,5	2 023 600	0,1	2 695 000	0,1	11 359 300	0,3
„ 2 „ „ 3 „	208 339 680	3,9	12 850 680	0,8	19 943 600	0,6	5 750 020	0,2
„ 3 „ „ 4 „	531 710 660	10,0	769 739 480	44,7	1053 702 080	30,6	2238 498 480	64,2
„ 4 „ „ 5 „	552 155 040	10,4	794 381 420	46,1	2091 184 620	60,6	1167 423 840	33,5
„ 5 „ „ 6 „	1496 724 460	28,2	92 574 000	5,4	90 699 840	2,6	53 946 400	1,6
„ 6 „ „ 7 „	1241 843 820	23,4	24 419 540	1,4	3 425 040	0,1	—	—
„ 7 „ „ 8 „	64 255 260	1,2	13 611 400	0,8	5 350 000	0,1	624 000	—
„ 8 „ „ 9 „	5 798 560	0,1	338 000	—	—	—	—	—
„ 9 „ „ 10 „	30 927 380	0,6	3 365 000	0,2	180 000	—	—	—
„ 10 „ „ 12 „	22 200 000	0,4	—	—	3 300 000	0,1	—	—
„ 12 „ „ 13 „	600 000	—	—	—	—	—	—	—
	5313 506 800	100,0	1722 423 240	100,0	3449 919 680	100,0	3485 053 360	100,0

Hieraus erhellt, dass die grosse Masse des Kapitals in jedem Falle etwa den Durchschnittszinssatz erhielt, und dass dieser Durchschnitt bei dem mehr gesicherten Kapital niedriger und am höchsten bei dem Stamm-Aktienkapital ist. Bei dem letzteren hat aber auch ein sehr bedeutender Kapitalsbetrag keine, oder eine sehr geringe Dividende erhalten.

Zusammenstellung

der Zinsen- und Dividendensätze, welche für das Anlagekapital der Staatsbahnen, die Stammaktien, Prioritäts-Stammaktien und Prioritäts-Obligationen der Privatbahnen für das Jahr 1878 gezahlt worden sind.

Zinsen- oder Dividendensätze	Anlagekapital der Staatsbahnen		Stamm-Aktien		Prioritäts-Stamm-Aktien		Prioritäts-Obligationen	
	Kapitalsbetrag M.	In Prozenten %	Kapitalsbetrag M.	In Prozenten der Stammaktien %	Kapitalsbetrag M.	In Prozenten der Prioritäts-Stammaktien %	Kapitalsbetrag M.	In Prozenten der Prioritäts-Obligationen %
0	—	—	195 474 000	15,4	96 555 000	30,7	—	—
Bis incl. . . 1 %	—	—	18 775 500	1,5	16 500 000	5,2	—	—
Ueber 1 bis incl. 2 „	—	—	—	—	9 855 000	3,1	—	—
„ 2 „ „ 3 „	—	—	1 192 500	0,1	21 600 000	6,9	12 667 200	0,7
„ 3 „ „ 4 „	—	—	422 095 200	33,3	9 166 800	2,9	484 116 200	25,4
„ 4 „ „ 5 „	1283 418 139	100	97 605 600	7,7	134 149 500	42,6	1409 587 350	73,9
„ 5 „ „ 6 „	—	—	19 845 429	1,6	—	—	—	—
„ 6 „ „ 8 „	—	—	377 864 700	29,8	26 928 750	8,6	—	—
„ 8 „ „ 10½ „	—	—	133 842 900	10,6	—	—	—	—
	1283 418 139	100	1266 695 829	100	314 755 050	100	1906 370 750	100

Da die durchschnittliche Verzinsung der gesammten vorstehenden Beträge sich auf 4,44 Prozent beläuft, so haben nur die Staatskapitalien und die Stammaktien (erstere 4,52 Prozent, letztere 4,78 Prozent) mehr als diesen Durchschnittssatz gebracht, während die Prioritäts-Obligationen (4,43 Prozent) und die Prioritäts-Stammaktien (3,01 Prozent), letztere sogar bedeutend, hinter diesem Durchschnitt zurückgeblieben sind.

Verkehr, Betriebs-Ausgaben und Ertrag.

Die übrigen beigefügten Tabellen enthalten zahlreiche Details, sowohl über den Verkehr, als die Betriebs-Ausgaben und Einkünfte der Eisenbahn-Gesellschaften, deren Gesammtresultate wir schon erwähnt haben.

Die Abnahme der Einnahmen wird allein durch den Güterverkehr verursacht.

Einnahmen	1877 ℳ.	1878 ℳ.	Differenz gegen 1877
aus dem Personenverkehr .	530 682 200	537 792 280	+ 7 110 080
aus dem Güterverkehr . .	682 198 940	671 295 220	— 10 903 720.

Es betrug die Zugkilometerzahl bei den:

	1877	1878			
Personenzügen	176 576 750	182 226 240	Zunahme:	5 649 490	in Proz. 3,2,
Güterzügen .	172 914 000	170 714 740	Abnahme:	2 199 260	„ „ 1,3.

Die Einnahme pro Zugkilometer betrug:

	1877	1878		
bei den Personenzügen . . .	298 ₰	292 ₰	Abnahme	6 ₰
bei den Güterzügen	392 „	391 „	„	1 „

Die Zunahme im Personenverkehr hat demnach aller Wahrscheinlichkeit nach nicht günstig auf das Wachsen der Reinerträge eingewirkt, da das Wachsen der Zugkilometer um 3,2 Prozent weit mehr als das Doppelte von dem Prozentverhältnisse des Einnahmezuwachses beträgt. Unzweifelhaft sind die Betriebsausgaben bedeutend gefallen, anstatt im Verhältniss zum Anwachsen der Zugkilometerzahl zu steigen, die Ursache muss aber einer, aus anderen Gründen stattgehabten Verminderung der Betriebskosten zugeschrieben werden. Mit 1876 verglichen, ist die Einnahme pro Personenzugkilometer noch weit auffälliger gefallen, um 12 ₰ in 2 Jahren.

Ein näheres Eingehen auf das Wachsen des Personenverkehrs wird den Grund für die nothwendig gewordene Zugvermehrung zeigen. Es findet sich fast ausschliesslich eine Zunahme im Verkehr der III. Klasse, die Einnahmen von der I. Wagenklasse sind gefallen, die aus der II. Wagenklasse ganz unbedeutend gestiegen.

Es betrugen die Einnahmen:

	1877	1878		
aus der I. Wagenklasse . . .	88 548 300 ℳ.	86 142 440 ℳ.	Abnahme	2 405 860 ℳ.
aus der II. Wagenklasse . . .	72 746 240 „	72 775 000 „	Zunahme	28 760 „
aus der III. Wagenklasse . .	279 150 060 „	284 928 240 „	„	5 778 180 „
aus den Abonnements-Billets .	25 670 980 „	26 920 580 „	„	1 249 600 „
aus Uebergepäck u. s. w. . .	64 566 620 „	66 769 940 „	„	2 203 320 „

Verkehr, Betriebs-Ausgaben und Ertrag.

Die Gesammteinnahme der Jahre 1877 und 1878 stellt sich, wie folgt:

	1877	1878		
	M.	*M.*	*M.*	
Einnahmen aus dem Personen-Verkehr .	142 224 521	142 373 645	149 124	Zunahme,
Einnahmen aus dem Güter-Verkehr . .	371 166 406	368 731 174	2 435 232	Abnahme,
Sonstige Einnahmen .	37 895 084	39 312 994	1 417 910	Zunahme.
In Summa Einnahmen	551 286 011	550 417 813	868 198	Abnahme $0{,}_{16}$ Prozent.

Die Zugkilometerzahl (excl. Arbeits- und Materialienzüge) beträgt:

	1877	1878		
in Summa	111 139 551	113 533 539 Zgkm	2 393 988	Zunahme
Davon kommen auf die:				
Schnell- u. Personenzüge	53 046 442	54 054 917		
Gemischten Züge . .	10 758 746	11 551 218		
Güterzüge	47 334 363	47 927 404		

Die Einnahme pro Zugkilometer ist demnach 1877 gegen 1878 von $4{,}_{96}$ *M.* auf $4{,}_{85}$ gefallen.

Im Personenverkehr betrugen die Einahmen:

	1877	1878		
	M	*M.*	*M.*	
aus der I. Wagenklasse . .	8 333 846	8 935 203	+ 601 357	+ $7{,}_{2}$ %
„ „ II. „ . .	41 177 336	41 027 015	— 150 321	— $0{,}_{4}$ „
„ „ III. „ . .	55 822 358	56 441 438	+ 619 080	+ $1{,}_{1}$ „
„ „ IV. „ (incl. Milit.)	28 059 788	28 072 981	+ 13 193	+ $0{,}_{1}$ „
„ Abonnements-Billets .	847 702	831 066	— 16 636	— $2{,}_{0}$ „
„ Uebergepäck etc., Post .	7 983 491	7 065 942	— 917 549	— $11{,}_{5}$ „

Zunahme der mittleren Betriebslänge der Bahnen für den Personenverkehr . . . . $4{,}_{2}$ Prozent.

Zunahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr . $0{,}_{1}$ Prozent.

Wie in den Vorjahren hat der Druck der Zeitverhältnisse oder andere Ursachen den Verkehr der I. und II. Wagenklasse auf den der III. Wagenklasse abgelenkt.

Die aus der Zahl der beförderten Personen sich ergebenden Thatsachen unterstützen diese Schlussfolgerung.

Es wurden Personen befördert:

	1877	1878		
in der I. Klasse. . .	42 756 719	41 386 406	Abnahme	1 370 313
„ „ II. „ . . .	65 865 427	65 344 740	„	520 687
„ „ III. „ . . .	440 919 179	458 293 309	Zunahme	17 374 130

Demzufolge stieg die Zahl der Passagiere III. Klasse um nahezu 4 Prozent, während die Zahl der Passagiere I. und II. Klasse abnahm.

Der Druck der Zeitverhältnisse ist als ein Hauptgrund für die Abnahme in den Einnahmen der I. und II. Wagenklasse, im Vergleich zu denen der III. Wagenklasse angeführt worden. In früheren Perioden des Niederganges ist eine ähnliche Erscheinung beobachtet worden. Es ist jedoch offenbar, dass alljährlich der Verkehr der III. Wagenklasse in schnellerem Verhältniss zunimmt, als in der I. oder II. Klasse.

Vergleichen wir die Einnahmen des Personenverkehrs im Jahre 1873 mit 1878, so finden wir

		1873		1878	
I. Klasse	fiel von	87 465 480 ℳ	auf	86 142 440 ℳ	oder um 1,4 %
II. „	„ „	79 694 360 „	„	72 775 000 „	„ „ 8,7 „
III. „	stieg „	235 011 760 „	„	284 928 240 „	„ „ 21,2 „

In Folge verschiedener Ursachen, von denen die Abschaffung der II. Wagenklasse auf der Midland-Bahn nur eine vereinzelte war, ist der Verkehr der Passagiere III. Wagenklasse unverhältnissmässig zu dem der andern Klassen gestiegen. Das Resultat dieser Vergleichung ist ebenso überraschend, als die in unserm vorjährigen Berichte angestellte Vergleichung der Jahre 1872 und 1877 und deren Schlussfolgerungen.

Dieser Kontrast ist noch auffallender, wenn man die Einnahmen des Verkehrs der I. und II. Klasse zusammen, gegen die der III. vergleicht:

es betrugen die Einnahmen

	1873	1878		
in der I. u. II. Klasse zus.	167 159 840 ℳ	158 917 440 ℳ,	Abnahme in Ganzen ca.	5 %.
„ „ III. „	235 011 760 „	284 928 240 „	Zunahme ca.	21 „

Während also die Einnahme III. Klasse im Jahre 1873 68 Millionen ℳ oder 41 Prozent mehr betrug als die der I. und II. Klasse zusammen, beträgt sie im Jahre 1878 79 Prozent mehr als letztere.

Personenkilometer.

	1877	1878		
I. Klasse . . .	97 287 525	104 460 484	+ 7 172 959	+ 7,4 %
II. „ . . .	702 237 936	701 781 209	— 456 727	— 0,1 „
III. „ . . .	1 583 027 140	1 599 988 114	+ 16 960 974	+ 1,1 „
IV. „ (incl. Milit.)	1 339 948 998	1 336 614 888	— 3 334 110	— 0,2 „
	3 722 501 599	3 742 844 695	+ 20 343 096	+ 0,5 %

Die Einnahmen und die Personenkilometer in der
I. Klasse stiegen um 7 Prozent,
III. „ „ „ 1 „

Der Verkehr der II. und IV. Klasse hat sich gegen das Vorjahr nur unbedeutend geändert.

Anzahl der beförderten Personen:

	1877	1878	
in der I. Klasse	1 466 735	1 455 862	— 10 873
„ „ II. „	15 693 746	15 119 810	— 573 936
„ „ III. „	58 226 434	57 957 648	— 268 786
„ „ IV. „ (incl. Milit.)	39 417 698	39 259 114	— 158 584

Ein Vergleich der Einnahmen aus dem Personenverkehr der Jahre 1873 und 1878 ergiebt Folgendes:

Die Einnahmen gingen

	1873		1878		
in der I. Klasse von	9 137 616 ℳ	auf	8 935 203 ℳ	oder fielen um	2,2 %
„ „ II. „ „	40 046 859 „	„	41 027 015 „	„ stiegen „	2,4 „
„ „ III. „ „	48 490 224 „	„	56 441 438 „	„ „ „	16,4 „
„ „ IV. „ (incl. Militairs) von	25 107 576 „	„	28 072 981 „	„ „ „	11,8 „

Während also die Einnahmen aus dem Personenverkehr III. Klasse in höherem Grade (16 Prozent) stiegen, wie die Einnahmen aus der II. und IV. Verkehrsklasse zusammen (6 Prozent), ist die Einnahme aus dem Verkehr der I. Klasse dagegen um mehr als 2 Prozent zurückgegangen.

Stellt man die Summe der Einnahme I. und II. Klasse gegenüber der Summe der Einnahme III. und IV. Klasse, so ergiebt sich die Einnahme in der

	1873	1878		
I. und II. Klasse zusammen	49 184 475 ℳ	49 962 218 ℳ	Zunahme	1,6 %
III. „ IV. „ „	73 597 800 „	84 514 419 „	„	14,8 „

Die Aenderung in der Zahl der Passagiere vom Jahre 1873 gegen 1878 ist ebenso auffallend.

Es betrugen:

	1873	1878		
die Passagiere I. Klasse	38 310 754	41 386 406	Zunahme	8 Prozent
„ „ II. „	70 327 428	65 344 740	Abnahme	7 „
„ „ III. „	346 682 006	458 293 309	Zunahme	32 „

In der I. Klasse zeigt sich demnach eine Zunahme der Anzahl der Passagiere, aber eine Verminderung in den Einnahmen, während in der II. Klasse die Zahl der Passagiere und Einnahmen abgenommen haben. Wiederum ist es die III. Klasse, welche unverhältnissmässig über die beiden anderen stieg. Die Zahl der Passagiere nahm in Wirklichkeit um mehr zu (111 611 303) als die Gesammtzahl der Passagiere I. und II. Klasse im Jahre 1873 (108 638 182) oder 1878 (106 731 146) zusammen genommen betrug.

Beim Güterverkehr setzt sich die Abnahme um 10 903 720 ℳ wie folgt zusammen:

bei dem Mineralienverkehr . .	8 307 040 ℳ	oder 3,0 %	weniger als 1877
„ der allgemeinen Kaufmannswaare	3 617 340 „	„ 0,9 „	„ „ „
bei dem lebenden Vieh . . .	899 520 „	„ 3,7 „	mehr „ „
In Summa incl. der nicht klassifizirten Einnahme. . . .	10 903 720 ℳ	oder 1,6 %	weniger als 1877.

Diese Abweichungen gegen das Jahr 1877 sind verhältnissmässig so unbedeutend, dass sie keiner weiteren Erklärung bedürfen. Zieht man jedoch eine längere Periode zur Vergleichung heran, etwa die Jahre 1873 und 1878, so finden wir hier eine sehr geringe Zunahme. In diesen Jahren betrugen die Einnahmen:

	1873	1878	
aus dem Mineralienverkehr . .	252 109 240 ℳ	266 788 800 ℳ	+ 5,8 %
„ „ Verkehr der allgemeinen Kaufmannswaare . . .	360 955 120 „	379 405 520 „	+ 5,1 „

Die Anzahl der beförderten Passagiere in den Jahren 1873 und 1878, mit einander verglichen, ergiebt folgendes Resultat:

Es betrugen:

	1873	1878		
die Passagiere in der I. Klasse	1 567 258	1 455 862	Abnahme	7,1 %
„ „ „ „ II. „	15 203 461	15 119 810	„	0,6 „
„ „ „ „ III. „	50 709 866	57 957 648	Zunahme	14,3 „
„ „ „ „ IV. „ (incl. Militair) . . .	32 149 134	39 259 114	„	22,1 „
Summa aller 4 Klassen	99 629 719	113 792 434	Zunahme	14,2 „

Die Vergleichung der Personenkilometer ergiebt:

	1873	1878		
in der I. Klasse . . .	112 743 202	104 460 484	Abnahme	7,3 %
„ „ II. „	722 430 520	701 781 209	„	2,9 „
„ „ III. „	1 476 874 581	1 599 988 114	Zunahme	8,3 „
„ „ IV. „ (incl. Milit.)	1 229 931 574	1 336 614 888	„	8,7 „
Summa	3 541 979 877	3 742 844 695	Zunahme	5,7 „

Der Vergleich der Einnahmen aus dem Güterverkehr (Tabelle No. 7 II) der Jahre 1877 und 1878 zeigt, dass die Gesammt-Einnahme um 2 435 232 ℳ oder 0,66 Prozent gefallen ist.

(Die Betriebslänge für den Güterverkehr war um 4,3 Prozent gestiegen.)

Diese Abnahme vertheilt sich folgendermassen:

1. im Eilgutverkehr eine Abnahme von	679 052	ℳ	oder	6,8 %
2. im gewöhnlichen Frachtgutverkehr „	2 516 071	„	„	0,8 „
3. im Viehverkehr eine Zunahme von	1 276 814	„	„	9,5 „
4. in den Nebenerträgen eine Abnahme von	516 923	„	„	3,6 „

Eine Zunahme findet sich daher nur im Viehverkehr, die grösste prozentuale Abnahme im Eilgutverkehr.

Im Vorjahr 1877 gegen 1876 findet sich eine Zunahme:

1. im Viehverkehr . . . . . . 1 014 576 ℳ

Dagegen eine Abnahme:

2. im Eilgutverkehr . . . . . . 1 032 762 „
3. im gewöhnlichen Frachtgutverkehr 1 354 577 „

Dagegen weicht das Jahr 1876 gegen 1875 in den Ergebnissen der Art ab, dass hier die Einnahmen im gewöhnlichen Frachtgutverkehr und Viehverkehr sich vermehren, im Eilgutverkehr sich vermindern.

Wird eine längere Periode zur Vergleichung gezogen, 1873 gegen 1878, so erhält man folgendes Resultat.

Es betrugen die Einnahmen in den Jahren:

	1873	1878		
aus dem Eilgutverkehr	11 889 636 ℳ	9 336 562 ℳ	Abnahme	21,5 %
„ „ gewöhnlichen Frachtgutverkehr .	290 918 958 „	330 897 818 „	Zunahme	13,7 „
aus dem Viehverkehr	10 293 108 „	14 754 684 „	„	43,3 „

Vergleichen wir die beförderte Tonnenzahl der Güter, so kommen wir nahezu auf dasselbe Resultat. Es stieg die Tonnenzahl der beförderten

	1873		1878		
Mineralien . . .	114 420 597	Tonnen	122 947 909	Tonnen	+ $7,_5$ %
Kaufmannswaaren .	54 238 148	„	57 683 243	„	+ $6,_4$ „

Vergleichen wir jedoch das Jahr 1878 nur mit dem Vorjahre, so finden wir eine Abnahme in der Tonnenzahl. Es betrug das beförderte Gut:

	1877	1878	Abnahme	
	Tonnen	Tonnen	im Ganzen	in Proz.
Mineralien	126 197 570	122 947 909	3 249 661	$2,_6$
allgem. Kaufmannswaare .	58 518 546	57 683 243	835 303	$1,_4$

Dieser Wechsel in der Tonnenzahl entspricht ziemlich genau dem Verhältniss der Einnahmen, so dass hier als wahrscheinlich angenommen werden kann, dass bei der durchschnittlichen Transportweite der Güter keine Veränderung gegen 1877 stattgefunden hat, oder dass die Tarife im letzten Jahre nicht geändert worden sind.

Betriebs-Ausgabe.

Vergleicht man die Einnahmen und die Ausgaben pro Zugkilometer im Jahre 1878 gegen 1877, so findet sich

im Jahre	die Einnahmen			die Ausgabe in Summa	Reinertrag.
	der Personenzüge ₰	der Güterzüge ₰	in Summa ₰	₰	₰
1877	298	392	343	186	157
1878	292	391	338	180	158
Daher die Differenz 1878 gegen 1877	— 6	— 1	— 5	— 6	+ 1

Dass in der Gesammtsumme der Reinertrag gestiegen ist, ist aus Tabelle 5 ersichtlich.

Die beförderte Tonnenzahl der Güter in den Jahren 1873 und 1878 betrug:

	1873 Tonnen	1878 Tonnen		
Eilgut	574 464	427 988	Abnahme	25,5 Prozent
gewöhnliches Frachtgut	80 742 942	92 413 658	Zunahme	14,5 „
Vieh (excl. Luxuspferde etc.) . . .	962 604	1 229 287	„	27,7 „

Zunahme der Tonnenkilometerzahl der Güter etc. im Jahre 1878 gegen 1873:

	1873	1878	Prozentverhältniss der Veränderungen in den Tonnenkilomet.	Prozentverhältniss der Veränderungen in den Einnahmen
Eilgut	55 657 330	42 606 008	— 23,4 %	— 21,5 %
gewöhnliches Frachtgut	6 675 632 934	7 739 772 599	+ 15,9 „	+ 13,7 „
Vieh (excl. Luxuspferde etc.) . . .	110 812 513	129 169 575	+ 16,6 „	+ 43,3 „

Die Tonnenzahl der beförderten Güter 1878 gegen das Vorjahr 1877 betrug:

	1877 Tonnen	1878 Tonnen		
Eilgut	438 999	427 988	Abnahme	2,5 Prozent
gewöhnliches Frachtgut	87 926 630	92 413 658	Zunahme	5,1 „
Vieh (excl. Luxuspferde etc.) . . .	1 163 772	1 229 287	„	5,6 „

Tonnenkilometerzahl der Güter im Jahre 1878 gegen 1877:

	1877	1878	Prozentverhältniss der Veränderungen in den Tonnenkilomet.	Prozentverhältniss der Veränderungen in den Einnahmen
Eilgut	42 724 038	42 606 008	— 0,3 %	— 6,8 %
gewöhnliches Frachtgut	7 652 592 208	7 739 772 599	+ 1,1 „	— 0,8 „
Vieh (excl. Luxuspferde etc.) . . .	122 902 141	129 169 575	+ 5,1 „	+ 9,5 „

Betriebs-Einnahme und Ausgabe pro Zugkilometer.

Es betrug pro Zugkilometer:

	die Einnahme. ₰	die Ausgabe. ₰	der Reinertrag. ₰
im Jahre 1877	496	307	189
„ „ 1878	485	292	193
daher die Differenz 1878 gegen 1877	— 11	— 15	+ 4

Die Tabellen 11 und 11a zeigen im Einzelnen für eine Reihe von Jahren, wie die Betriebsausgaben pro Zugkilometer bei den verschiedenen Titeln: Bahnunterhaltung, Locomotivkraft, Allgemeine Ausgaben etc. variirt haben. Der grösste Theil der Ersparung an den Betriebsausgaben pro Zugkilometer fällt unter den Titel „Bahn-Unterhaltung“. Hier fielen die Ausgaben pro Zugkilometer von 39,0 auf 36,2 ₰ oder um 2,8 ₰. Bei dem Titel „Locomotivkraft“ fiel die Ausgabe pro Zugkilometer von 46,6 auf 44,4 ₰ oder um 2,2 ₰. Die übrigen Titel zeigen keine bedeutende Veränderungen. Im Ganzen ersieht man, dass die Betriebsausgabe pro Zugkilometer im Jahre 1878, obgleich weit niedriger als die Maximalhöhe von 1874 (im Betrage von 196 ₰) immer noch dem sehr hohen Betrage, welcher im Jahre 1873 erreicht worden ist, nahe kommt.

Es betrugen die Betriebsausgaben pro Zugkilometer:

1873	189 ₰
1874	196 „
1875	191 „
1876	187 „
1877	186 „
1878	180 „

welche einen grossen Kontrast gegen die Jahre

1870	155 ₰
1872	167 „

bilden.

Vergleicht man die Jahre 1870 und 1878, so findet sich die Zunahme der Betriebsausgaben pro Zugkilometer hauptsächlich in folgenden Titeln:

	1870,	1878	daher Zunahme.
Bahnunterhaltung	30,5	36,2	5,7
Lokomotivkraft	41,0	44,4	3,4
Verkehrsausgaben . . .	44,8	55,7	10,9
Summe der übrigen Titel .	39,2	43,6	4,4
	155,5	179,9	24,4

Es erübrigt, zu untersuchen, wie weit es möglich sein wird, auf die Preise von 1870 zurückzugelangen. Es hat ein Steigen der Löhne stattgefunden, welche zu reduziren schwierig sein wird, aber andererseits muss auf den zunehmenden Erfolg der vielen ausgeführten Verbesserungen gerechnet werden, sobald der Verkehr zu ihnen heranwächst, sowie auf den Vortheil aus der Verwendung der Stahlschienen und aus andern Verbesserungen.

Betrachten wir die Betriebsausgaben von einer andern Seite.

Das Prozentverhältniss der Ausgaben von den Einnahmen war:

1870	48,8 %
1873	54,0 „
1874	55,6 „
1875	54,6 „
1876	54,2 „
1877	54,1 „
1878	53,2 „

Aus der beigefügten Tabelle 11 ist ersichtlich, wie die **Betriebsausgaben** in den verschiedenen Titeln: Bahnverwaltung, Transportverwaltung etc. in den verschiedenen Jahren variirt haben.

Der grösste Theil der Verminderung der Betriebsausgaben pro Zugkilometer im Jahre 1878 fällt auf:

die Transportverwaltung 6,7 ₰ (dieselbe fiel von 150,3 auf 143,6) und
die Bahnverwaltung 6,7 ₰ (dieselbe fiel von 76,0 auf 69,3),
bei der Erneuerung, Vermehrung etc. und den sonstigen Ausgaben finden wir eine Verminderung von resp. 3,0 und 0,1 ₰, bei der allgemeinen Verwaltung und der Eisenbahnsteuer ist eine Steigerung von 1,8 resp. 0,2 ₰ pro Zugkilometer eingetreten.

Im Ganzen sind die Betriebsausgaben seit dem Jahre 1874 bedeutend gefallen und sind unter den Satz vom Jahre 1870 (302 ₰ pro Zugkilometer) bedeutend herunter gegangen.

Es betrugen die Betriebsausgaben pro Zugkilometer:

1873	356 ₰
1874	364 „
1875	326 „
1876	316 „
1877	307 „
1878	292 „

Dagegen betrug diese Ausgabe im Jahre

1870	302 ₰.

Vergleich der Jahre 1870 und 1878 nach den verschiedenen Ausgabe-Titeln:

	1870	1878	Differenz
Bahnverwaltung . . .	70,5	69,3	— 1,2
Transportverwaltung . .	147,3	143,6	— 3,7
Allgemeine Verwaltung .	19,5	23,4	+ 3,9
Erneuerung, Vermehrung, Meliorationen	43,2	34,8	— 8,4
Eisenbahnsteuer . . .	9,6	3,2	— 6,4
Sonstige Ausgaben . .	12,0	17,9	+ 5,9
	302,1	292,2	— 9,9

Das Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen (Tabelle 5):

1870	56,0 %
1873	69,0 „
1874	73,1 „
1875	64,6 „
1876	62,5 „
1877	61,8 „
1878	60,3 „

Der Unterschied von 1 ₰ pro Zugkilometer in den Ausgaben beträgt in Summa etwa . . . . 3 500 000 ℳ
der Unterschied von 1 Prozent im Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme gegen . . . . 12 000 000 „
es würde daher eine ungeheure Vermehrung der Reinerträge erreicht, wenn die Eisenbahn-Gesellschaften einigermassen auf die Betriebsausgaben von 1870 zurückgelangen könnten.

Die besprochenen Ergebnisse beziehen sich auf die Gesammt-Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs, unter den einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften sind die grössten Verschiedenheiten bemerkbar (vide Tabelle No. 12 und No. 13).

Bei den dort aufgeführten Eisenbahn-Gesellschaften betragen die Unterschiede in den Einnahmen und Ausgaben pro Zugkilometer
die Einnahmen
bei den Personenzügen zwischen 324 ₰ bei der London and South-Western Bahn,
und 251 „ bei der Caledonian Bahn,
bei den Güterzügen zwischen . . 520 „ bei der London, Brighton and South-Coast-Bahn,
und 335 „ bei der Midland Bahn,
die Ausgaben . . . . . . zwischen 210 „ bei der Lancashire and Yorkshire Bahn,
und 153 „ bei der Caledonian Bahn.

Das Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen dagegen variirt:
zwischen 56 % bei der Great-Northern Bahn
und 49 „ „ „ London, Brighton and South-Coast-Bahn.

Die Details und die Ursachen dieser Differenzen dürften einer Untersuchung sehr werth sein. Es ist möglich, dass diese Differenzen in den Sätzen pro Zugkilometer zum Theil durch die verschiedene Art und Weise hervorgerufen sind, nach welcher die verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften die Zugkilometerzahl berechnet haben. Obgleich das Handelsamt darnach strebt, Gleichmässigkeit in den statistischen Angaben über diesen Punkt zu erzielen, so existiren dennoch viele Verschiedenheiten in den Betriebs- und Verwaltungsverhältnissen, auf welche die Aufmerksamkeit der Eisenbahn-Kapitalisten gelenkt werden sollte.

Ausserdem muss hervorgehoben werden, dass diese Ergebnisse nicht allein bei den verschiedenen Gesellschaften so verschieden sind, sondern dass auch im Laufe der letzten Jahre grosse Differenzen in der Höhe der Ausgaben bei den einzelnen Gesellschaften sich herausstellen.

Die Ausgaben pro Zugkilometer in den Jahren

	1870	und	1878	betragen z. B. bei der
Lancashire and Yorkshire Bahn	159	gegen	210	₰
North-Eastern	155	„	191	„
London and South-Western .	178	„	189	„
London, Brighton Bahn dagegen	180	„	171	„
Midland Bahn aber	126	„	163	„

Die verschiedenen Gesellschaften unterscheiden sich in sehr merkwürdiger Weise in ihrer Entwicklung. Es würde ermüden, bei diesen Unterschieden und Gegensätzen zu verweilen, und unser Zweck wird er-

Der Unterschied von 1 ₰ pro Zugkilometer in den Ausgaben beträgt in Summa etwa 1 100 000 ℳ.
" " " 1 % im Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme etwa 5 500 000 ℳ.

Die vorstehenden Zahlen sind die Ergebnisse für sämmtliche Eisenbahnen Preussens. Bei den einzelnen Eisenbahnen finden sich die grössten Verschiedenheiten.

Bei den in Tabelle 12 und 13 aufgeführten Eisenbahn-Gesellschaften stellen sich die Einnahmen und Ausgaben pro Zugkilometer wie folgt:

die Einnahme 705 ₰ bei der Ostpreussischen Südbahn,
443 " " " Magdeburg-Halberstädter Bahn,
die Ausgaben 361 " " " Ostpreussischen Südbahn,
233 " " " Rheinischen Bahn.

Das Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen:

73 % bei der Berlin-Anhaltischen Bahn,
47 " " " Cöln-Mindener Bahn.

Die Ausgaben pro Zugkilometer stellen sich z. B.:

	in den Jahren 1870	und	1878	
bei der Ostpreussischen Südbahn . . .	218	gegen	361	₰
" " Hannoverschen Bahn	259	"	335	"
" " Rheinischen Eisenbahn	223	"	233	"
Dagegen:				
bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn	339	"	285	"
" " Breslau - Schweidnitz - Freiburger Bahn	313	"	261	"
" " Cöln-Mindener-Bahn	297	"	245	"

reicht sein, wenn wir sowohl bei den Eisenbahn-Gesellschaften als auch beim Publikum ein wenig mehr Aufmerksamkeit auf diesen Punkt hingelenkt haben.

Bevor wir das Thema vom Verkehr und den Betriebsausgaben verlassen, machen wir auf Tabelle No. 6 aufmerksam, welche die Verkehrszunahme vom Jahre 1858 an zeigt. Darnach scheint es, dass mit Ausnahme des Jahres 1868, für welches die Angaben unvollständig sind, im letzten Jahre zum ersten Male sich eine Abnahme in den Einnahmen zeigt, dieselbe ist jedoch klein und beträgt nur $0_{,31}$ % gegen 1877; es betrug die Zunahme im Jahre 1877 auch nur $1_{,21}$ Prozent.

Der Prozentsatz der Zunahme in den vorhergehenden 4 letzten Jahren ist auch weit unter dem durchschnittlichen Prozentsatz der Zunahme der ganzen Periode zurückgeblieben.

Die Zunahme betrug im Jahre	1874	$2_{,20}$ %
	1875	$3_{,66}$ „
	1876	$1_{,59}$ „
	1877	$1_{,21}$ „
die durchschnittliche Zunahme von	1858—1878	$4_{,74}$ „

Rollendes Material (Rolling stock).

Die Tabelle No. 14 giebt die übliche Zusammenstellung der Zahl der Lokomotiven, Wagen verschiedener Art bei den Eisenbahnen des vereinigten Königreichs und ihr Verhältniss zur Betriebslänge. Eine kleine Vermehrung in der Gesammtzahl ist überall im Jahre 1878 eingetreten, jedoch ist pro Kilometer Bahn der Bestand an Güterwagen zurückgegangen, an Personenwagen etc. derselbe geblieben.

Es betrug die Anzahl der

	im Jahre 1878 im Ganzen.	im Jahre 1878 pro Kilometer.	1877 pro Kilometer
Lokomotiven	12 969	$0_{,47}$	$0_{,47}$
Personenwagen	28 104	$1_{,01}$	$1_{,01}$
anderen Wagen für Personenzüge	10 962	$0_{,39}$	$0_{,39}$
Güterwagen	367 888	$13_{,18}$	$13_{,23}$
sonstigen Wagen	11 368	$0_{,41}$	$0_{,41}$
Gesammtzahl aller Wagen (excl. Lokomotiven)	418 322	$14_{,99}$	$15_{,04}$

Die Vermehrung des Betriebsmaterials bewirkte natürlich eine entsprechende Erhöhung des verwendeten Anlagekapitals, worüber im früheren Theile dieses Berichtes Auskunft gegeben ist.

Die Tabelle No. 6 zeigt, dass die Gesammt-Brutto-Einnahme gegen das Vorjahr um 0,16 Prozent zurückgegangen ist, während im Jahre 1877 gegen 1876 eine Abnahme der Einnahmen um 0,35 Prozent stattfand.

In den Jahren 1874 bis 1877 betrug der Unterschied der Einnahmen gegen das Vorjahr:

1874 Zunahme der Einnahme um 5,43 Prozent,
1875 " " " " 6,88 "
1876 " " " " 0,43 "
1877 Abnahme " " " 0,35 "

Die durchschnittliche jährliche Zunahme von 1858 bis 1878 betrug 8,64 Prozent.

Rollendes Material.

Es betrug die Anzahl der

	im Jahr 1878 im Ganzen	1878 pro Kilometer Bahn	1877 pro Kilometer Bahn
Lokomotiven	6 991	0,37	0,38
Personenwagen	10 500	0,57	0,58
Gepäckwagen	2 842	0,15	0,16
Güter- etc. Wagen . .	138 938	7,42	7,56
Arbeitswagen	3 718	0,20	0,20
Gesammtzahl aller Wagen (excl. Lokomotiven) .	155 998	8,34	8,50

Summarischer Inhalt.

Es wird zweckmässig sein, in einer kleinen Tabelle die Hauptresultate des letzten Betriebsjahres, verglichen mit denen des Vorjahres, zusammenzustellen.

	1878	1877	Zunahme in 1878		Abnahme in 1878	
			im Ganzen	in Prozenten	im Ganzen	in Prozenten
Bahnlänge . . km.	27 906	27 494	412	1,5	—	—
davon doppel- oder mehrgeleisig . . .	15 153	14 868	285	1,9	—	—
Kapital, Gesammtes ℳ	13 970 903 080	13 481 180 960	489 722 120	3,6	—	—
pro Kilometer Bahn „	500 941	490 637	10 304	2,1	—	—
Stammkapital (ordinary) . . . . . „	5 313 506 800	5 300 824 660	12 682 140	0,2	—	—
Einnahme vom:						
Personenverkehr ℳ	537 792 280	530 682 200	7 110 080	1,3	—	—
Güterverkehr . . „	671 295 220	682 198 940	—	—	10 903 720	1,6
Verschiedene Einnahmen (Häfen, Kanäle etc.) . . . . . ℳ	48 165 980	46 585 420	1 580 560	3,4	—	—
In Summa ℳ	1 257 253 480	1 259 466 560	—	—	2 213 080	0,2
Betriebs-Ausgabe (incl. Häfen, Kanäle etc.) . . . . ℳ	663 787 360	677 159 560	—	—	13 372 200	2,0
Daher Reingewinn ℳ	593 466 120	582 307 000	11 159 120	1,9	—	—
Pro Zugkilometer						
Einnahme (excl. sonst. Einnahmen) . . ₰	337,99	342,87	—	—	4,88	1,4
Ausgabe (excl. sonst. Ausgaben für Häfen etc.) . . . . ₰	179,69	185,55	—	—	5,86	3,2
Reingewinn . ₰	158,30	157,32	0,98	0,6	—	—
Prozentverhältniss des Reingewinns zum Kapital	4,25	4,32	—	—	0,07	1,6
Durchschnitts-Dividende der Stamm-Aktien .	4,32 *	4,51 *	—	—	0,19	4,2

Das schliessliche Ergebniss des Eisenbahnbetriebes im Jahre 1878 mag nach diesen Zahlen in sehr wenigen Worten zusammengefasst werden:

Die Länge des Eisenbahnnetzes nahm im Jahre 1878 nur sehr wenig zu, nur um 1,5 Prozent; die doppelgeleisigen Bahnen vermehrten sich um 1,9 Prozent.

*) Die hier angegebenen Prozentsätze sind für Kapitalien berechnet, welche die wirklichen Beträge um ein weniges übersteigen.

Summarischer Inhalt.

(Conf. den summarischen Ueberblick über England und Preussen in dem Anhange.)

	1878	1877	Zunahme in 1878		Abnahme in 1878	
			im Ganzen	in Prozenten	im Ganzen	in Prozenten
Bahnlänge (am Ende d. Jahres betrieben) km	18 974	18 204	770	4,2	—	—
davon doppel- oder mehrgeleisig . . . km	6 634	6 514	120	1,8	—	—
Kapital (für die Bahnen im vollen Jahresbetriebe):						
verwendetes Anlagekapital . . . ℳ	4 888 817 066	4 709 384 716	179 432 350	3,8	—	—
pro Kilometer Bahnlänge . . . . ℳ	262 470	265 964	—	—	3 494	1,3
konzess. Stammaktien u. Prioritäts-Stammaktien . . . . ℳ	1 690 523 358	1 623 676 908	66 846 450	4,1	—	—
Einnahmen vom Betriebe im:						
Personenverkehr ℳ	142 373 645	142 224 521	149 124	0,1	—	—
Güterverkehr . ℳ	368 731 174	371 166 406	—	—	2 435 232	0,7
sonst. Einnahmen ℳ	39 312 994	37 895 084	1 417 910	3,7	—	—
In Summa ℳ	550 417 813	551 286 011	—	—	868 198	0,2
Betriebs-Ausgaben ℳ	331 692 687	340 951 141	—	—	9 258 454	2,7
Daher Reingewinn ℳ	218 725 126	210 334 870	8 390 256	4,0	—	—
Pro Zugkilometer:						
Einnahme . . ₰	485	496	—	—	11	2,2
Ausgabe . . . ₰	292	307	—	—	15	4,9
Reingewinn . . ₰	193	189	4	2,1	—	—
Prozentverhälniss:						
Es sind gezahlt: für das zinsberechtigte Anlagekapital incl. Garantiezuschuss %	4,44	4,50	—	—	0,06	1,3
für die Stammaktien-Dividende . . %	4,73	4,62	0,11	2,4	—	—

Das Kapital stieg um $3{,}_6$ Prozent. Das Anlagekapital pro Kilometer Bahn stieg um $2{,}_1$ Prozent. Das Stammkapital (ordinary) stieg weniger, als das Gesammtkapital, nur um $0{,}_2$ Prozent.

Die Verkehrseinnahmen fielen um $0{,}_2$ Prozent.

Die Verkehrsausgaben fielen aber um $2{,}_0$ Prozent, so dass der Reingewinn um $1{,}_9$ Prozent stieg.

Pro Zugkilometer haben Einnahmen und Ausgaben abgenommen, letztere jedoch in grösserem Maasse, in Folge dessen fand eine Zunahme im Reingewinn von $0{,}_{98}$ ₰ pro Zugkilometer statt. Das Ergebniss ist:

1. eine Verminderung des Prozentverhältnisses des Reingewinns vom Gesammtkapital, nämlich von $4{,}_{32}$ auf $4{,}_{25}$ Prozent;
2. eine Verminderung der Dividende für das Stammkapital, nämlich von $4{,}_{51}$ auf $4{,}_{32}$ Prozent.

Dies sind die Resultate eines Jahres, in welchem die Einnahmen zum ersten Male seit 1858 gegen das Vorjahr heruntergegangen sind (vom Jahre 1858 bis 1878 war die durchschnittliche Zunahme jährlich $4{,}_{74}$ Prozent, während die Abnahme im letzten Jahre $0{,}_{31}$ Prozent betrug), — während die Betriebsausgaben, verglichen mit der ganzen Periode vor 1872, auf einer hohen Stufe standen.

Unter diesen Umständen kann das durchschnittliche Resultat für die Eisenbahn-Kapitalisten nicht als ungünstig angesehen werden, obgleich durch die Verkehrsabnahme des Jahres 1878 die Befürchtung nicht ausgeschlossen ist, dass der unerwartete Rückgang im Eisenbahnverkehr noch nicht beendet ist und für die Aktien-Inhaber weniger günstige Resultate eintreten möchten.

Wir haben die Ehre zu sein,

Handelsamt, 19. Juli 1879.

Sir,

Ihre gehorsamsten Diener.

gez. Henry G. Calcraft.
gez. R. Giffen.

Anhang.

Englische Eisenbahnen.

Bemerkung: Die „verschiedenen" Einnahmen und die Ausgaben für Dampfboote, Kanäle, Häfen und Docks sind in keiner der folgenden Tabellen enthalten.

No. 1.

Länge der betriebenen Eisenbahnen am 31. Dezember jedes der genannten Jahre.

	1858	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	km	km	km	km	km	km	km	km
In England und Wales .	11 272	17 929	18 304	18 711	18 980	19 302	19 478	19 689
„ Schottland	2 178	4 165	4 205	4 347	4 381	4 389	4 469	4 580
„ Irland	1 913	3 367	3 383	3 425	3 458	3 473	3 547	3 637
Im vereinigt. Königreich	15 363	25 461	25 892	26 483	26 819	27 164	27 494	27 906

No. 2.

Beträge der verschiedenen Arten des Kapitals und ihr Prozentverhältniss zum Gesammt-Kapital der Eisenbahn-Gesellschaften im vereinigten Königreich am 31. Dezember jedes Jahres.

Jahrgang	Stamm-Kapital		Garantirtes und Prioritäts-Kapital		Anleihen und Obligationen (loans and debenture stocks)		In Summa	
	Betrag	Verhältniss zum Gesammt-Kap.	Betrag	Verhältniss zum Gesammt-Kap.	Betrag	Verhältniss zum Gesammt-Kap.	Betrag	Verhältniss zum Gesammt-Kap.
	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.
1858	3 636 755 620	56	1 237 090 940	19	1 633 663 580	25	6 507 510 140	100
1870	4 585 643 000	43	3 173 841 680	30	2 838 688 780	27	10 598 173 460	100
1872	4 780 781 780	42	3 555 293 480	31	3 044 871 660	27	11 380 946 920	100
1873	4 888 996 100	42	3 762 541 380	32	3 114 868 680	26	11 766 406 160	100
1874	4 970 564 820	41	4 018 612 580	33	3 208 741 220	26	12 197 918 620	100
1875	5 092 014 640	40	4 243 866 480	34	3 268 588 760	26	12 604 469 880	100
1876	5 240 177 660	40	4 578 159 840	35	3 345 958 020	25	13 164 295 520	100
1877	5 300 824 660	39	4 740 963 060	35	3 439 393 240	26	13 481 180 960	100
1878	5 313 506 800	38	5 172 342 920	37	3 485 053 360	25	13 970 903 080	100

No. 3.

Betrag und durchschnittlicher Zinsfuss für jede Art des Kapitals.

Jahrgang	Für das Stamm-Kapital		Garantirtes und Prioritäts-Kapital (guaranted and preferential capital)		Anleihen und Obligationen (loans and debenture stocks)		In Summa	
	Betrag der Dividende	Durchschnittliche Dividende	Betrag	Durchschnitts-Zinsen	Betrag	Durchschnitts-Zinsen	Betrag	Durchschnitts-Zinsen
	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.
1858	kann nicht angegeben werden.		59 875 200	4,84	73 188 120	4,48	kann nicht angegeben werden.	
1870			144 402 000	4,54	125 174 000	4,41		
1872			159 772 200	4,49	130 173 940	4,28		
1873	243 985 480	4,99	168 592 220	4,48	133 531 100	4,29	546 108 800	4,64
1874	223 407 340	4,49	181 497 820	4,52	137 407 400	4,28	542 312 560	4,45
1875	240 360 180	4,72	192 685 520	4,54	139 154 320	4,26	572 200 020	4,54
1876	236 797 060	4,52	205 194 380	4,48	142 490 220	4,26	584 481 660	4,44
1877	238 971 880	4,51	212 098 020	4,47	146 038 400	4,25	597 108 300	4,43
1878	229 556 480	4,32	226 877 600	4,39	147 324 460	4,23	603 758 540	4,32

Anmerkung: Die Beträge in vorstehender Tabelle überschreiten die wirklichen Summen um ein Weniges, da einige Bahngesellschaften einen kleinen Theil ihres Kapitals in Aktien und Obligationen anderer Gesellschaften angelegt haben.

No. 4.

Die Kapitalsbeträge, geordnet nach den für das Jahr 1878 gezahlten Zinsen resp. Dividenden.

Stamm-Aktien (ordinary capital): Gezahlte Dividende	Kapitals-betrag	Gezahlte Dividende	Kapitals-betrag	Garantirte Aktien (guaranted capital): Gezahlte Dividende	Kapitals-betrag	Prioritäts-Capital (Preference capital): Gezahlte Dividende	Kapitals-betrag	Frist-Anleihen (loans): Zinsen	Kapitals-betrag	Obligationen (debenture stocks): Zinsen	Kapitals-betrag
pCt.	M.	pCt.	M. Fortsetzung	pCt.	M.	pCt.	M.	pCt.	M.	pCt.	M.
*0	*52 830 960	$4\frac{1}{4}$	30 836 940	*0	*1 213 200	*0	*6 833 120	0	160 000	0	7 291 320
0	705 635 780	$4\frac{3}{8}$	200 661 760	0	7 906 920	0	172 606 380	$3\frac{1}{2}$	27 764 900	$1\frac{1}{2}$	8 579 140
$\frac{1}{8}$	48 449 700	$4\frac{1}{2}$	141 163 060	2	2 023 600	$1\frac{1}{4}$	2 473 600	$3\frac{3}{4}$	39 254 820	$1\frac{3}{4}$	938 300
$\frac{1}{4}$	44 295 800	$4\frac{5}{8}$	5 393 480	$2\frac{1}{4}$	600 000	$1\frac{3}{8}$	221 400	$3\frac{7}{8}$	130 000	2	1 841 860
$\frac{7}{20}$	857 000	$4\frac{79}{120}$	2 267 000	$2\frac{1}{2}$	200 000	$2\frac{1}{4}$	8 506 200	4	293 121 520	$2\frac{13}{20}$	572 000
$\frac{9}{20}$	2 554 000	5	149 378 200	3	12 050 680	$2\frac{1}{2}$	3 283 000	$4\frac{1}{4}$	27 951 520	3	5 178 020
$\frac{1}{2}$	5 265 240	$5\frac{1}{4}$	246 590 560	$3\frac{1}{4}$	4 220 000	$2\frac{7}{8}$	3 663 400	$4\frac{3}{8}$	1 313 000	$3\frac{1}{2}$	2 023 660
$\frac{9}{16}$	2 810 200	$5\frac{3}{8}$	703 427 340	$3\frac{1}{2}$	1 280 000	3	4 491 000	$4\frac{1}{2}$	35 040 960	4	1 876 203 580
$\frac{3}{4}$	547 100	$5\frac{1}{2}$	7 075 940	4	764 239 480	$3\frac{1}{4}$	112 983 820	$4\frac{3}{4}$	579 000	$4\frac{1}{4}$	134 625 620
$\frac{41}{48}$	1 600 000	$5\frac{5}{8}$	894 000	$4\frac{1}{4}$	41 942 560	$3\frac{1}{2}$	5 351 040	5	59 535 200	$4\frac{3}{8}$	200 000
1	2 327 360	$5\frac{3}{4}$	243 546 920	$4\frac{1}{2}$	124 174 940	4	935 367 220	$5\frac{1}{2}$	180 000	$4\frac{1}{2}$	514 331 500
$1\frac{1}{8}$	2 030 080	6	295 189 700	$4\frac{3}{4}$	11 990 120	$4\frac{1}{4}$	1 005 200	6	2 485 000	$4\frac{3}{4}$	600
$1\frac{1}{5}$	3 645 000	$6\frac{1}{4}$	86 866 000	$4\frac{223}{240}$	914 000	$4\frac{53}{120}$	900 000	8	224 000	5	393 846 440
$1\frac{1}{4}$	2 698 600	$6\frac{1}{2}$	1 140 666 520	5	615 359 800	$4\frac{1}{2}$	829 054 820		487 739 920	$5\frac{1}{2}$	113 000
$1\frac{7}{20}$	1 168 600	$6\frac{13}{40}$	2 584 000	$5\frac{1}{8}$	16 000 000	$4\frac{3}{4}$	2 000 000			6	51 168 400
$1\frac{3}{8}$	207 818 440	7	11 727 300	$5\frac{1}{4}$	1 400 000	5	1 258 224 600			8	400 000
$1\frac{1}{2}$	2 060 000	$7\frac{1}{4}$	39 500 000	$5\frac{1}{2}$	3 600 000	$5\frac{1}{8}$	3 937 700				2 997 313 440
$1\frac{7}{12}$	1 000 000	$7\frac{3}{8}$	1 200 000	$5\frac{223}{240}$	1 200 000	$5\frac{23}{120}$	5 201 000				
$1\frac{5}{8}$	65 055 380	$7\frac{3}{4}$	960 000	6	70 374 000	$5\frac{3}{8}$	2 000 000				
$1\frac{11}{16}$	720 000	$7\frac{103}{120}$	12 760 000	$6\frac{1}{4}$	22 826 660	$5\frac{1}{2}$	12 480 200				
$1\frac{3}{4}$	1 355 920	8	9 835 260	$6\frac{17}{32}$	1 592 880	6	67 080 040				
2	4 226 780	$8\frac{1}{4}$	1 298 560	$7\frac{7}{8}$	4 800 000	7	3 425 940				
$2\frac{1}{8}$	2 980 000	9	4 500 000	8	8 811 400	8	5 350 000				
$2\frac{1}{2}$	2 554 780	$9\frac{1}{2}$	7 000 000	$8\frac{31}{48}$	338 000	10	180 000				
$2\frac{5}{8}$	6 848 960	10	23 927 380	$9\frac{7}{8}$	2 325 000	12	3 300 000				
$2\frac{29}{40}$	17 230 800	12	22 200 000	10	1 040 000		3 449 919 680				
$2\frac{3}{4}$	105 180 880	$12\frac{103}{120}$	600 000		1 722 423 240						
3	73 544 260		5 313 506 800								
$3\frac{1}{4}$	112 385 840										
$3\frac{3}{8}$	4 573 500										
$3\frac{2}{5}$	442 800										
$3\frac{1}{2}$	23 856 420										
$3\frac{3}{4}$	321 802 080										
$3\frac{7}{8}$	15 614 000										
4	53 036 020										
$4\frac{1}{20}$	20 280 000										
$4\frac{1}{8}$	2 174 600										

Die Durchschnitts-Dividende für die Stamm-Aktien 4,32 pCt.

Garantirte Aktien: Durchschnitts-Dividende 4,54 pCt.

Prioritäts-Capital: Durchschnitts-Dividende 4,31 pCt.

Durchschnitts-Dividende für garantirte und Prioritäts-Aktien 4,39 pCt.

Frist-Anleihen: Durchschnitts-Zinsfuss 4,14 pCt.

Obligationen: Durchschnitts-Zinsfuss 4,24 pCt.

Durchschnitts-Dividende für Frist-Anleihen und Obligationen 4,23 pCt.

Die Durchschnitts-Dividenden oder Interessen für das vorstehende Kapital und nach den im Jahresbericht angegebenen Beträgen berechnet, betrug 4,12 pCt.

*) Kapital von Gesellschaften, deren Linien im Bau waren.

No. 5.

Gesammt-Einnahme, Ausgabe und Reinertrag, sowie die Prozentverhältnisse der Ausgabe zu der Einnahme und des Reingewinns zu dem gesammten Aktien-Kapital der im Jahre 1858, 1870, 1872 bis 1878 betriebenen Eisenbahnen.

Jahrgang	Gesammte Verkehrs-Einnahme	Gesammte Betriebs-Ausgabe		Reinertrag	
		Betrag.	In Prozenten der gesammten Brutto-Einnahme	Betrag.	In Prozenten der gesammten Aktien-Anleihe
	ℳ	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.
		England und Wales.			
1858	404 881 900	202 107 680	49,9	202 774 220	3,74
1870	733 822 760	355 246 580	48,4	378 576 180	4,30
1872	867 523 560	429 821 280	49,5	437 702 280	4,62
1873	941 239 780	504 232 560	53,6	437 007 220	4,46
1874	962 848 840	533 329 260	55,4	429 519 580	4,22
1875	995 438 380	545 984 260	54,8	449 454 120	4,26
1876	1 010 083 040	550 077 660	54,5	460 005 380	4,22
1877	1 021 268 420	553 920 600	54,2	467 347 820	4,19
1878	1 021 395 400	543 102 440	53,2	478 292 960	4,13
		Schottland.			
1858	50 738 660	22 031 940	43,4	28 706 720	3,91
1870	93 058 740	46 975 420	50,5	46 083 320	3,69
1872	110 855 400	57 310 100	51,7	53 545 300	4,01
1873	121 448 700	68 637 200	56,5	52 811 500	3,82
1874	124 700 340	70 850 220	56,8	53 850 120	3,77
1875	131 554 620	68 916 240	52,4	62 638 380	4,30
1876	133 538 860	70 055 620	52,5	63 483 240	3,84
1877	136 221 840	72 565 580	53,3	63 656 260	3,75
1878	132 360 080	69 684 120	52,6	62 675 960	3,59
		Irland.			
1858	23 514 420	9 224 880	39,2	14 289 540	4,01
1870	41 459 900	21 655 540	52,2	19 804 360	3,64
1872	47 703 320	25 610 400	53,7	22 092 920	3,85
1873	50 819 940	28 332 480	55,8	22 487 460	3,85
1874	50 440 780	28 770 860	57,0	21 669 920	3,63
1875	52 662 060	29 063 420	55,2	23 598 640	3,90
1876	54 735 460	29 321 300	53,6	25 414 160	4,14
1877	55 390 880	29 915 720	54,0	25 475 160	4,08
1878	55 332 020	30 116 440	54,4	25 215 580	3,94
		Vereinigtes Königreich.			
1858	479 134 980	233 364 500	48,7	245 770 480	3,78
1870	868 341 400	423 877 540	48,8	444 463 860	4,19
1872	1 026 082 280	512 741 780	50,0	513 340 500	4,52
1873	1 113 508 420	601 202 240	54,0	512 306 180	4,35
1874	1 137 989 960	632 950 340	55,6	505 039 620	4,14
1875	1 179 655 060	643 963 920	54,6	535 691 140	4,25
1876	1 198 357 360	649 454 580	54,2	548 902 780	4,17
1877	1 212 881 140	656 401 900	54,1	556 479 240	4,13
1878	1 209 087 500	642 903 000	53,2	566 184 500	4,05

No. 6.

Die Brutto-Einnahmen der Eisenbahnen im Vereinigten Königreich vom Jahre 1858 bis 1878, — die Steigerung von Jahr zu Jahr, sowie das Prozentverhältniss dieser Steigerung.

Jahrgang	Brutto-Einnahme aus dem Verkehr	Jährliche Zunahme	
		Im Ganzen	In Prozenten gegen das Vorjahr
	ℳ	ℳ	pCt.
1858	479 134 980	—	—
1859	514 870 040	35 735 060	7,46
1860	555 332 440	40 462 400	7,86
1861	571 307 100	15 974 660	2,88
1862	582 571 160	11 264 060	1,97
1863	623 127 940	40 556 780	6,96
1864	680 311 280	57 183 340	9,18
1865	717 802 260	37 490 980	5,51
1866	763 287 080	45 484 820	6,34
1867	789 599 980	26 312 900	3,45
1868	* —	* —	* —
1869	821 506 420	† 31 906 440	† 4,04
1870	868 341 400	46 834 980	5,70
1871	942 151 160	73 809 760	8,50
1872	1 026 082 280	83 931 120	8,91
1873	1 113 508 420	87 426 140	8,52
1874	1 137 989 960	24 481 540	2,20
1875	1 179 655 060	41 665 100	3,66
1876	1 198 357 360	18 702 300	1,59
1877	1 212 881 140	14 523 780	1,21
1878	1 209 087 500	3 793 640	0,31

Mithin wuchsen die Einnahmen jährlich um 4,74 pCt. im Durchschnitt. Die Einnahmen von 1878 überstiegen die von 1858 um 729 952 520 ℳ oder um 152 pCt.

---

* Kann für dies Jahr nicht angegeben werden, da einige Eisenbahngesellschaften die nöthigen Angaben unterlassen haben.

† Dies ist das Steigen von 1869 gegen 1867.

No.

Zusammenstellung

I. Von den Personenzügen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang.	Einnahmen von den Personenzügen						
	Einnahme von den Personen					Uebergepäck, Packete, Wagen, Pferde, Hunde u. Post	Total-Einnahme von den Personenzügen
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse (and Parliamentary)	Saison- und periodische Billets (Abonnements-Billets.)	In Summa		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
				England und Wales.			
1858	51 643 260	62 094 520	58 108 780	3 937 060	175 783 620	21 885 780	197 669 400
1870	66 593 620	87 290 660	123 544 600	11 990 400	289 419 280	37 130 740	* 326 643 480
1872	73 095 080	73 394 720	173 629 880	15 542 580	335 662 260	41 773 800	* 377 535 280
1873	73 752 760	68 762 640	198 813 220	17 100 480	358 429 100	45 268 100	* 403 743 700
1874	75 702 740	70 592 380	210 465 720	18 677 800	375 438 640	47 066 860	* 422 563 580
1875	79 657 260	65 871 820	221 649 040	20 093 300	387 271 420	49 212 220	* 436 492 560
1876	76 322 060	62 439 700	232 484 700	21 214 100	392 460 560	50 723 300	* 443 248 460
1877	73 394 880	62 413 440	238 673 020	22 443 600	396 924 940	52 793 020	449 717 960
1878	71 365 440	62 560 660	243 447 500	23 560 260	400 933 860	54 561 740	* 455 751 680
				Schottland.			
1858	5 004 060	3 497 700	9 451 960	336 080	18 289 800	2 346 200	20 636 000
1870	7 266 980	5 363 780	17 238 640	1 184 060	31 053 460	4 559 580	35 613 040
1872	7 944 520	4 570 620	22 123 260	1 593 660	36 232 060	5 523 840	41 755 900
1873	8 289 560	4 807 420	24 442 120	1 740 480	39 279 580	5 952 540	45 232 120
1874	8 808 740	5 150 720	24 781 360	1 935 240	40 676 060	6 335 800	47 011 860
1875	9 339 600	4 794 200	26 226 480	2 097 080	42 457 360	6 758 760	49 216 120
1876	9 639 520	4 587 840	27 598 020	2 232 960	44 058 340	7 086 520	51 144 860
1877	9 844 180	4 397 540	28 161 060	2 303 780	44 706 560	7 402 720	52 109 280
1878	9 603 140	4 209 660	28 690 480	2 415 060	44 918 340	7 827 720	52 746 060
				Irland.			
1858	3 409 440	4 955 320	4 763 100	323 640	13 451 500	2 201 180	15 652 680
1870	5 115 640	5 856 400	8 691 300	555 300	20 218 640	3 563 060	23 781 700
1872	5 344 100	5 998 680	10 622 080	711 440	22 676 300	3 774 260	* 26 459 920
1873	5 423 160	6 124 300	11 756 420	738 380	24 042 260	4 059 760	28 102 020
1874	5 475 540	6 240 520	11 685 020	770 580	24 171 660	4 125 200	28 296 860
1875	5 513 260	6 185 820	11 841 060	834 580	24 374 720	4 210 220	28 584 940
1876	5 363 840	6 154 780	12 236 500	880 600	24 635 720	4 241 980	28 877 700
1877	5 309 240	5 935 260	12 315 980	923 600	24 484 080	4 370 880	28 854 960
1878	5 173 860	6 004 680	12 790 260	945 260	24 914 060	4 380 480	29 294 540
				Vereinigtes Königreich.			
1858	60 056 760	70 547 540	72 323 840	4 596 780	207 524 920	26 433 160	233 958 080
1870	78 976 240	98 510 840	149 474 540	13 729 760	340 691 380	45 253 380	* 386 038 220
1872	86 583 700	83 964 020	206 375 220	17 847 680	394 570 620	51 071 900	* 445 751 100
1873	87 465 480	79 694 360	235 011 760	19 579 340	421 750 940	55 280 400	* 477 077 840
1874	89 987 020	81 983 620	246 932 100	21 383 620	440 286 360	57 527 860	* 497 872 300
1875	94 510 120	76 851 840	259 716 580	23 024 960	454 103 500	60 181 200	* 514 293 620
1876	91 325 420	73 182 320	272 319 220	24 327 660	461 154 620	62 051 800	* 523 271 020
1877	88 548 300	72 746 240	279 150 060	25 670 980	466 115 580	64 566 620	530 682 200
1878	86 142 440	72 775 000	284 928 240	26 920 580	470 766 260	66 769 940	* 537 792 280

* Einschliesslich der nicht klassifizirten Einnahmen.

7.

der Einnahmen.

II. Von den Güterzügen und Verhältniss der Einnahmen von den Personen- und Güterzügen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang.	Einnahmen von den Güter- etc. Zügen.				Gesammt-Summe aus dem Personen- und Güterverkehr	Verhältniss der Einnahmen von den Personen- und Güterzügen. pCt.	
	Mineralien ℳ	Allgemeine Kaufmannswaare ℳ	Lebendes Vieh ℳ	Gesammt-Summe ℳ	ℳ	Personenzüge	Güterzüge etc.
			England und Wales.				
1858	66 702 440	132 751 700	7 758 360	207 212 500	404 881 900	49	51
1870	161 727 720	232 615 060	12 836 500	407 179 280	733 822 760	45	55
1872	193 604 500	281 474 280	14 889 780	* 489 988 280	867 523 560	44	56
1873	216 917 780	304 557 800	16 020 500	537 496 080	941 239 780	43	57
1874	213 182 200	310 737 800	16 365 260	540 285 260	962 848 840	44	56
1875	227 534 180	315 114 000	16 297 640	558 945 820	995 438 380	44	56
1876	229 936 980	320 170 160	16 727 440	566 834 580	1 010 083 040	44	56
1877	233 714 840	321 658 400	16 177 220	571 550 460	1 021 268 420	44	56
1878	228 471 800	320 183 780	16 988 140	565 643 720	1 021 395 400	45	55
			Schottland.				
1858	13 857 860	15 308 060	936 740	30 102 660	50 738 660	41	59
1870	25 380 060	29 817 660	2 247 980	57 445 700	93 058 740	38	62
1872	29 641 300	36 178 740	2 805 080	* 69 099 500	110 855 400	38	62
1873	33 874 800	38 948 700	2 922 060	* 76 216 580	121 448 700	37	63
1874	34 614 120	39 507 480	3 100 400	* 77 688 480	124 700 340	38	62
1875	39 029 680	39 267 820	3 485 780	* 82 338 500	131 554 620	37	63
1876	38 967 900	39 604 020	3 460 760	* 82 394 000	133 538 860	38	62
1877	39 642 660	41 123 560	3 346 340	84 112 560	136 221 840	38	62
1878	36 247 940	39 759 220	3 485 720	79 614 020	132 360 080	40	60
			Irland.				
1858	360 920	6 167 960	1 332 860	7 861 740	23 514 420	66	34
1870	742 480	13 771 200	3 164 520	17 678 200	41 459 900	57	43
1872	1 277 340	16 103 580	3 862 480	21 243 400	47 703 320	56	44
1873	1 316 660	17 448 620	3 952 640	22 717 920	50 819 940	55	45
1874	1 208 800	17 273 160	3 661 960	22 143 920	50 440 780	56	44
1875	1 541 800	18 227 780	4 307 540	24 077 120	52 662 060	54	46
1876	1 499 380	19 927 620	4 430 760	25 857 760	54 735 460	53	47
1877	1 738 340	20 240 900	4 556 680	26 535 920	55 390 880	52	48
1878	2 069 060	19 462 520	4 505 900	26 037 480	55 332 020	53	47
			Vereinigtes Königreich.				
1858	80 921 220	154 227 720	10 027 960	245 176 900	479 134 980	49	51
1870	187 850 260	276 203 920	18 249 000	482 303 180	868 341 400	44	56
1872	224 523 140	333 756 600	21 557 340	* 580 331 180	1 026 082 280	44	56
1873	252 109 240	360 955 120	22 895 200	* 636 430 580	1 113 508 420	43	57
1874	249 005 120	367 518 440	23 127 620	* 640 117 660	1 137 989 960	44	56
1875	268 105 660	372 609 600	24 090 960	* 665 361 440	1 179 655 060	44	56
1876	270 404 260	379 701 800	24 618 960	* 675 086 340	1 198 357 360	44	56
1877	275 095 840	383 022 860	24 080 240	682 198 940	1 212 881 140	44	56
1878	266 788 800	379 405 520	24 979 760	* 671 295 220	1 209 087 500	44	56

No. 8.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Kilometer Bahn von den Personenzügen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	I. Klasse M	II. Klasse M	III. Klasse M	Abonnements-Billets M	Summa M	Uebergepäck, Packete, Wagen, Pferde und Hunde. M	Post M	Gesammt-Einnahme von den Personen-Zügen M
England und Wales.								
1858	4 661	5 606	5 246	348	15 861	1 392	572	17 825
1870	3 741	4 910	6 949	671	16 271	1 641	459	18 371
1872	4 077	4 102	9 683	870	18 732	1 852	472	21 056
1873	4 027	3 766	10 864	932	19 589	1 989	485	22 063
1874	4 052	3 779	11 249	1 007	20 087	2 038	472	22 597
1875	4 201	3 468	11 684	1 057	20 410	2 113	485	23 008
1876	3 953	3 232	12 057	1 106	20 348	2 150	472	22 970
1877	3 766	3 207	12 256	1 156	20 385	2 238	472	23 095
1878	3 629	3 182	12 368	1 206	20 385	2 300	472	23 157
Schottland.								
1858	2 386	1 666	4 512	162	8 726	559	559	8 844
1870	1 790	1 318	4 251	286	7 645	733	397	8 775
1872	1 902	1 094	5 308	385	8 701	857	472	10 030
1873	1 976	1 144	5 817	410	9 347	932	485	10 764
1874	2 026	1 181	5 705	448	9 360	969	485	10 814
1875	2 138	1 094	5 991	472	9 695	1 032	510	11 237
1876	2 200	1 044	6 290	510	10 044	1 081	534	11 659
1877	2 200	982	6 302	522	10 006	1 119	534	11 659
1878	2 100	920	6 265	522	9 807	1 181	534	11 522
Irland.								
1858	1 877	1 722	2 623	174	7 396	497	708	8 601
1870	1 603	1 852	2 735	174	6 364	547	572	7 483
1872	1 579	1 840	3 157	211	6 737	559	559	7 855
1873	1 603	1 815	3 481	211	7 110	609	584	8 303
1874	1 603	1 827	3 407	223	7 060	597	609	8 266
1875	1 591	1 790	3 431	236	7 048	597	621	8 266
1876	1 541	1 777	3 530	249	7 097	597	621	8 315
1877	1 492	1 678	3 280	261	6 911	621	609	8 141
1878	1 417	1 653	3 518	261	6 849	597	609	8 055
Vereinigtes Königreich.								
1858	4 002	4 711	4 798	311	13 822	1 168	584	15 574
1870	3 157	3 940	5 979	547	13 623	1 268	459	15 351
1872	3 393	3 294	8 104	820	15 587	1 516	485	17 514
1873	3 381	3 083	9 074	758	16 296	1 641	497	18 434
1874	3 393	3 095	9 335	808	16 631	1 678	497	18 806
1875	3 530	2 871	9 683	858	16 942	1 740	497	19 179
1876	3 369	2 697	10 031	895	16 992	1 777	510	19 279
1877	3 219	2 648	10 155	932	16 954	1 852	497	19 303
1878	3 095	2 610	10 217	970	16 892	1 890	497	19 279

No. 9.

Anzahl der beförderten Personen (und Abonnementsbillets-Inhaber) und Tonnenzahl der bewegten Güter und Mineralien in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	Passagiere					Mineralien	Allgemeine Kaufmannswaare (general merchandise)
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse (and Parliamentary)	Summa	Abonnementsbillets-Inhaber	Tonnen	Tonnen
England und Wales.							
1858	15 162 796	36 199 373	64 568 572	115 930 741	26 216	22 034 651	38 911 490
1870	27 682 159	68 358 676	199 133 085	295 173 920	118 110		
1872	32 015 513	64 963 939	275 470 771	372 450 223	217 838	89 447 461	42 025 077
						* 23 440 223	
1873	32 474 219	62 866 761	306 124 106	401 465 086	257 470	94 718 698	44 707 392
						* 24 999 365	
1874	33 099 105	64 329 821	325 655 015	423 083 941	** 438 523	93 051 723	45 842 327
						* 24 602 701	
1875	37 136 435	63 036 442	350 859 764	451 032 641	** 508 854	97 191 976	47 545 725
						* 26 941 654	
1876	36 786 475	57 167 822	383 191 868	477 146 165	† 345 656	101 072 828	48 035 274
						* 27 362 704	
1877	36 105 540	58 135 184	396 110 983	490 351 707	** 351 650	102 425 220	48 690 514
						* 30 618 798	
1878	34 737 267	57 562 107	411 683 519	503 982 893	** 370 111	100 546 576	48 089 007
						* 29 412 478	
Schottland.							
1858	1 983 821	2 150 334	10 647 854	14 782 009	6 959	2 942 251	9 185 557
1870	3 124 350	3 372 238	20 550 276	27 046 864	23 462		
1872	3 721 361	3 324 614	27 051 208	34 097 183	35 233	18 253 893	5 847 017
						* 46 413	
1873	3 952 419	3 499 983	30 060 394	37 512 796	37 707	19 180 843	6 194 716
1874	4 261 473	3 769 485	30 189 934	38 220 892	36 786	18 712 090	6 175 582
1875	4 653 714	3 322 607	31 092 611	39 068 932	** 67 666	21 773 969	6 409 560
1876	4 693 843	3 319 741	31 978 057	39 991 641	† 26 481	22 372 293	6 840 897
1877	4 829 118	3 638 464	33 455 290	41 922 872	24 984	22 870 956	7 035 194
1878	4 815 298	3 578 233	34 766 885	43 160 416	27 503	21 577 398	6 792 409
Irland.							
1858	1 155 767	3 343 582	3 929 038	8 428 387	19 387	1 088 192	132 145
1870	1 710 355	4 044 052	8 570 206	14 324 613	14 831		
1872	1 941 664	4 171 009	10 214 743	16 327 416	19 271	497 404	2 109 456
						* 504 010	
1873	1 884 116	3 960 684	10 497 506	16 342 306	19 402	521 056	3 336 040
						* 350 602	
1874	1 914 181	4 163 657	10 457 740	16 535 578	18 648	506 769	2 305 677
						* 358 604	
1875	1 918 737	4 166 122	10 788 802	16 873 661	** 20 737	689 966	2 717 916
1876	1 862 382	4 208 562	11 285 319	17 356 263	22 290	621 834	2 954 675
1877	1 822 061	4 091 779	11 352 906	17 266 746	20 922	901 394	2 792 838
						* 37 269	
1878	1 833 841	4 204 400	11 842 905	17 881 146	21 104	823 935	2 801 827

NB. Für 1870 ist von einigen Gesellschaften die Tonnenzahl der gefahrenen Güter nicht angegeben.

* Nicht klassifizirt. ** Einschliesslich der Arbeiter-Wochenbillets.

† Die auffällige Abnahme in den Zahlen der Abonnementsbillets-Inhaber im Jahre 1876 etc. kommt von einer Aenderung in dem Schätzungsmodus her.

Jahrgang	Passagiere					Mineralien	Allgemeine Kaufmannswaare (general merchandise)
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse (and Parliamentary)	Summa	Abonnements-billets-Inhaber	Tonnen	Tonnen
				Vereinigtes Königreich.			
1858	18 302 384	41 693 289	79 145 464	139 141 137	52 562	26 065 094	48 229 192
1870	32 516 864	75 774 966	228 253 567	336 545 397	156 403		
1872	37 678 538	72 459 562	312 736 722	422 874 822	272 342	108 198 758	49 981 550
						* 23 990 646	
1873	38 310 754	70 327 428	346 682 006	455 320 188	314 579	114 420 597	54 238 148
						* 25 349 967	
1874	39 274 759	72 262 963	366 302 689	477 840 411	** 493 957	112 270 582	54 323 586
						* 24 961 305	
1875	43 708 886	70 525 171	392 741 177	506 975 234	** 597 257	119 655 911	56 673 201
						* 26 941 654	
1876	43 342 700	64 696 125	426 455 244	534 494 069	† 394 427	124 066 955	57 830 846
						* 27 362 704	
1877	42 756 719	65 865 427	440 919 179	549 541 325	** 397 556	126 197 570	58 518 546
						* 30 656 067	
1878	41 386 406	65 344 740	458 293 309	565 024 455	** 418 718	122 947 909	57 683 243
						* 29 412 478	

NB. Für 1870 ist von einigen Gesellschaften die Tonnenzahl der gefahrenen Güter nicht angegeben.

* Nicht klassifizirt. ** Einschliesslich der Arbeiter-Wochenbillets.

† Die auffällige Abnahme in den Zahlen der Abonnementsbillets-Inhaber im Jahre 1876 etc. kommt von einer Aenderung in dem Schätzungsmodus her.

No. 10.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Zugkilometer und pro Bahnkilometer von den Personen- und Güterzügen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	Pro Zugkilometer				Pro Bahnkilometer			
	England und Wales ₰	Schottland ₰	Irland ₰	Vereinigtes Königreich ℳ	England und Wales ℳ	Schottland ℳ	Irland ℳ	Vereinigtes Königreich ℳ
	Von den Personenzügen.							
1858	311	297	† 296	—	18 247	10 019	8 776	—
1870	310	234	† 254	† 277	18 384	8 788	7 483	15 351
1872	303	238	* 271	* 294	21 069	10 031	7 856	17 514
1873	319	254	* 276	* 308	22 063	10 752	8 316	18 434
1874	* 322	* 272	* 285	* 315	22 598	10 814	8 266	18 806
1875	* 316	* 287	* 274	* 311	23 008	11 237	8 266	19 179
1876	* 307	* 281	* 292	* 304	22 983	11 659	8 316	19 279
1877	* 301	* 273	* 282	* 298	23 107	11 659	8 142	19 316
1878	* 297	* 258	* 279	* 292	23 157	11 523	8 054	19 279
	Von den Güter- etc. Zügen.							
1858	383	362	† 412	—	19 117	14 655	4 400	—
1870	366	297	† 456	† 364	22 908	14 170	5 556	19 279
1872	386	315	* 453	* 378	27 346	16 594	6 314	22 809
1873	404	329	* 465	* 394	29 385	18 135	6 712	24 599
1874	* 400	* 339	* 455	* 393	28 887	17 887	6 476	24 189
1875	* 394	* 346	* 500	* 390	29 471	18 806	6 961	24 823
1876	* 394	* 351	* 552	* 393	29 385	18 782	7 445	24 860
1877	* 393	* 352	* 536	* 392	29 360	18 831	7 483	24 823
1878	* 393	* 347	* 504	* 391	28 751	17 389	7 160	24 077
	Von den Personen-, Güter- etc. Zügen.							
1858	343	333	327	—	37 364	24 674	13 176	—
1870	330	268	313	319	41 292	22 958	13 039	34 630
1872	343	284	321	334	48 415	26 625	14 170	40 323
1873	360	298	333	351	51 448	28 887	15 028	43 033
1874	360	311	333	352	51 485	28 701	14 742	42 995
1875	355	322	342	350	52 479	30 043	15 227	44 002
1876	349	322	349	345	52 368	30 441	15 761	44 139
1877	346	319	342	343	52 467	30 490	15 625	44 139
1878	343	307	331	338	51 908	28 912	15 214	43 356

* Ausschliesslich der Einnahmen von Bahnen, bei denen der Verkehr durch gemischte Züge befördert ist.

† In vielen Fällen sind Güter und Personen mit denselben Zügen befördert, daher ist die Einnahme pro Zugkilometer von den Personen- und Güterzügen bei einigen Bahnen einigermassen ungenau.

No. 11.

Zusammenstellung der Ausgaben pro Zugkilometer und Bahnkilometer in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	Pro Zugkilometer				Pro Bahnkilometer.			
	England und Wales ₰	Schottland ₰	Irland ₰	Vereinigtes Königreich ₰	England und Wales M.	Schottland M.	Irland. M.	Vereinigtes Königreich M.
Bahnunterhaltung.								
1858	28,4	21,8	21,9	—	3 038	1 603	895	—
1870	29,7	31,0	44,1	30,5	3 729	2 685	1 827	3 232
1872	31,2	29,3	47,0	31,8	4 413	2 747	2 075	3 828
1873	36,8	33,6	49,9	37,0	5 270	3 244	2 250	4 549
1874	39,9	40,4	54,3	40,7	5 705	3 729	2 411	4 947
1875	38,1	38,1	54,1	38,8	5 643	3 555	2 411	4 885
1776	37,8	38,4	55,1	38,6	5 668	3 629	2 486	4 935
1877	38,1	39,0	55,1	39,0	5 767	3 729	2 523	5 022
1878	35,1	36,4	53,8	36,2	5 320	3 431	2 474	4 636
Locomotiven und Wagenpark.								
1858	63,7	58,3	57,2	—	6 911	4 362	2 349	—
1870	55,9	47,5	58,2	54,6	7 048	4 114	2 424	5 966
1872	61,3	55,3	61,4	60,6	8 664	5 196	2 710	7 310
1873	73,4	67,2	70,3	72,4	10 503	6 513	3 170	8 888
1874	73,0	65,8	68,0	71,8	10 416	6 078	3 008	8 763
1875	68,9	59,8	65,5	67,6	10 193	5 593	2 921	8 502
1876	65,3	59,0	61,5	64,3	9 807	5 581	2 784	8 229
1877	63,2	59,8	58,3	62,6	9 584	5 705	2 660	8 067
1878	61,2	53,9	57,9	60,2	9 260	5 071	2 672	7 719
Verkehrs- und allgemeine Kosten.								
1858	48,1	37,3	34,3	—	5 233	2 760	1 405	—
1870	53,6	41,6	47,7	51,8	6 749	3 580	1 976	5 618
1872	58,4	46,9	48,4	56,4	8 241	4 338	2 126	6 799
1873	62,4	50,0	51,1	60,2	8 912	4 835	2 312	7 383
1874	66,1	53,1	51,9	63,4	9 372	4 897	2 300	7 732
1875	66,2	54,2	53,0	64,2	9 807	5 059	2 362	8 067
1876	66,0	54,2	54,8	64,1	9 932	5 134	2 474	8 203
1877	65,9	54,5	54,3	64,0	9 981	5 208	2 486	8 241
1878	65,3	54,0	54,1	63,4	9 894	5 084	2 486	8 142
Miethen, Steuern und Regierungs-Abgabe.								
1858	22,1	20,7	16,3	—	1 405	622	273	—
1870	11,0	7,9	7,8	10,5	1 380	684	323	1 180
1872	10,5	7,3	8,2	10,0	1 467	684	360	1 193
1873	10,5	7,5	8,8	10,0	1 492	721	397	1 218
1874	11,5	8,6	9,3	11,1	1 653	796	410	1 343
1875	12,3	8,9	9,1	11,8	1 815	833	410	1 479
1876	12,2	9,1	8,7	11,8	1 827	870	385	1 492
1877	12,5	9,6	8,9	12,0	1 902	920	410	1 541
1878	13,3	9,9	8,4	12,6	2 014	932	385	1 628

Jahrgang	Pro Zugkilometer				Pro Bahnkilometer			
	England und Wales ₰	Schottland ₰	Irland ₰	Vereinigtes Königreich ₰	England und Wales M	Schottland M	Irland M	Vereinigtes Königreich M
Sonstige Ausgaben.								
1858	13,0	8,5	6,7	—	2 387	1 529	659	—
1870	8,7	6,0	5,6	8,0	1 081	522	224	869
1872	8,7	8,7	7,6	8,6	1 218	808	338	1 031
1873	9,5	10,6	5,5	9,8	1 355	1 019	249	156
1874	9,5	8,8	6,1	9,4	1 367	808	273	1 130
1875	9,0	7,4	7,0	8,8	1 330	696	311	1 094
1876	8,5	8,0	6,8	8,4	1 280	758	311	1 069
1877	8,1	7,2	7,8	8,0	1 218	684	361	1 019
1878	7,4	7,5	5,7	7,3	1 106	709	261	932
In Summa.								
1858	175	147	136	—	19 019	10 876	5 581	—
1870	159	134	163	155	19 987	11 585	6 774	16 865
1872	170	147	173	167	24 003	13 773	7 609	20 161
1873	193	169	186	189	27 532	16 332	8 378	23 194
1874	200	176	189	196	28 513	16 308	8 402	23 915
1875	194	168	189	191	28 788	15 736	8 415	24 027
1876	190	169	187	187	28 514	15 972	8 440	23 928
1877	188	170	184	186	28 452	16 246	8 440	23 890
1878	182	162	180	180	27 594	15 227	8 278	23 057

No. 11a.

Zusammenstellung der Betriebsausgaben pro Zugkilometer der Eisenbahnen im vereinigten Königreiche für die einzelnen Titel in den Jahren 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	Bahn-Unterhaltung ₰	Lokomotivkraft ₰	Betriebs-Material (Wagen) ₰	Verkehrs-Ausgaben ₰	Allgemeine Kosten ₰	Miethen und Steuern ₰	Regierungs-Abgabe* (Passagiersteuer) ₰	Entschädigung für Personen-Verletzungen ₰	Entschädigung für Güterschäden ₰	Rechtsbeistand u. parlamentarische Kosten. ₰	Sonstige Ausgaben ₰	In Summa ₰
1870	30,5	41,0	13,6	44,8	7,0	6,8	3,7	2,3	0,9	1,8	3,0	155
1872	31,8	46,6	14,0	49,4	7,0	6,7	3,3	2,0	1,2	2,0	3,4	167
1873	37,0	57,4	15,0	53,1	7,1	6,8	3,2	2,3	1,5	2,5	3,5	189
1874	40,7	55,9	15,9	56,1	7,3	7,4	3,7	2,2	1,6	2,0	3,6	196
1875	38,8	51,3	16,3	56,7	7,5	7,3	4,5	2,3	1,7	1,8	3,0	191
1876	38,6	48,7	15,6	56,4	7,7	7,4	4,4	1,8	1,9	1,5	3,2	187
1877	39,0	46,6	16,1	56,4	7,6	7,9	4,4	1,6	1,7	1,5	3,2	186
1878	36,2	44,4	15,8	55,7	7,7	8,3	4,5	1.5	1,3	1,3	3,2	180

* Nur für Grossbritannien. Eine Eisenbahn-Passagiersteuer wird in Irland nicht erhoben.

No. 12.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Zugkilometer und Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878 bei nachstehenden Eisenbahnen.

Jahrgang	Caledonian ₰	Great-Eastern ₰	Great Northern ₰	Great Western ₰	Great Southern and Western (Irland) ₰	Lancashire and Yorkshire ₰	London and North-Western ₰	London and South-Western ₰	London, Brighton, and South Coast ₰	Midland ₰	North-Eastern ₰
Von den Personenzügen.											
1858	323	329	278	356	370	281	341	354	413	264	296
1870	213	297	282	317	294	239	293	308	319	215	255
1872	225	304	296	330	310	264	304	316	320	266	272
1873	242	301	310	334	303	280	312	323	331	302	290
1874	272	310	307	341	290	289	316	332	337	306	303
1875	286	294	296	333	297	318	309	329	335	289	300
1876	274	290	276	325	305	310	299	320	316	279	286
1877	267	280	270	322	297	304	290	329	315	270	275
1878	251	289	261	310	299	290	289	324	310	263	268
Von den Güter- etc. Zügen.											
1858	318	376	304	362	406	494	459	301	547	364	260
1870	291	367	308	340	373	442	392	395	487	311	387
1872	335	390	321	334	418	461	383	403	472	366	396
1873	351	414	350	352	425	480	395	418	518	389	415
1874	358	424	357	351	449	454	401	398	500	360	409
1875	352	416	348	348	471	451	399	391	486	348	408
1876	352	430	352	344	477	467	398	383	521	352	408
1877	344	417	352	344	456	482	408	408	510	343	411
1878	338	419	343	341	440	501	413	383	520	335	420
Von den Personen- und Güter- etc. Zügen.											
1858	320	349	292	358	381	329	401	339	443	319	273
1870	258	329	297	329	324	333	343	331	345	271	340
1872	288	341	309	332	352	359	345	339	346	329	349
1873	306	349	332	344	349	377	356	349	364	359	371
1874	324	357	333	346	347	370	360	350	366	342	372
1875	326	343	324	341	360	385	357	346	362	328	370
1876	321	345	315	335	371	388	351	339	351	324	364
1877	313	332	311	334	361	390	350	352	349	315	361
1878	301	338	303	326	356	389	352	342	346	308	361
Prozentverhältniss der Ausgabe zu der Einnahme.											
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
1858	43	50	52	42	39	43	54	46	46	42	42
1870	50	50	49	47	51	48	47	54	52	47	46
1872	52	52	51	46	50	49	47	55	50	47	54
1873	55	57	55	49	56	56	52	58	52	52	53
1874	56	57	55	51	57	59	55	60	51	55	56
1875	51	58	55	51	55	58	55	55	49	54	54
1876	51	54	56	52	53	57	54	56	49	54	55
1877	52	57	57	52	54	54	54	55	49	54	55
1878	51	55	56	51	54	54	53	55	49	53	53

No.

Zusammenstellung der Ausgaben pro Zugkilometer für die

Jahrgang	Caledonian ₰	Great-Eastern ₰	Great-Northern ₰	Great-Western ₰	Great-Southern and Western (Irland) ₰	Lancashire and Yorkshire ₰	London and North-Western ₰	London and South-Western ₰	London, Brighton and South-Coast ₰	Midland ₰	North-Eastern ₰
					Bahnunterhaltung						
1858	18,1	30,5	26,9	32,5	22,3	24,5	26,8	28,9	29,2	21,7	16,0
1870	27,4	28,7	27,0	28,7	43,1	23,9	30,7	32,9	29,5	23,3	31,5
1872	26,0	27,6	29,9	28,4	48,1	23,6	30,9	33,8	24,1	31,5	38,5
1873	28,8	35,5	34,7	32,0	56,8	31,1	35,4	37,5	29,8	41,4	37,6
1874	36,0	38,5	36,8	37,0	58,7	36,0	41,7	41,8	28,4	37,8	43,7
1875	33,6	37,7	33,9	40,2	60,3	33,0	39,2	38,2	25,7	36,0	41,2
1876	32,5	35,6	32,7	44,7	63,6	31,3	38,6	36,6	24,7	34,2	42,6
1877	32,0	42,5	32,1	44,4	61,8	29,8	38,1	37,0	24,8	32,1	40,7
1878	29,4	36,2	31,1	41,2	60,6	29,9	35,8	37,3	24,9	29,6	37,0
					Lokomotiven und Wagenpark.						
1858	56,4	58,9	58,4	44,7	69,1	49,8	71,8	52,1	70,9	60,1	57,8
1870	49,3	59,9	51,5	54,0	64,0	47,7	53,5	51,6	59,4	42,1	72,4
1872	62,5	67,9	57,7	55,7	64,2	58,1	53,0	55,0	67,9	53,6	86,9
1873	75,3	78,9	69,7	62,8	72,8	75,2	64,8	64,0	78,8	67,5	95,2
1874	74,4	77,6	64,5	61,5	71,8	72,0	66,2	62,8	74,4	68,4	95,3
1875	61,2	69,8	58,9	57,0	70,0	79,9	62,4	58,3	67,4	60,9	93,2
1876	58,7	65,9	56,4	54,9	66,1	80,1	58,9	58,1	62,1	60,6	89,6
1877	60,3	64,3	54,6	53,4	63,2	75,5	56,8	58,3	59,6	58,6	87,5
1878	51,8	64,2	54,3	51,6	64,4	76,7	55,9	57,2	57,7	56,3	82,9
					Verkehrs- und allgemeine Kosten.						
1858	32,3	49,9	39,8	20,4	36,4	60,2	81,5	48,2	63,1	32,8	22,6
1870	38,6	58,5	50,9	53,1	43,6	65,8	54,6	61,6	57,6	46,3	37,8
1872	44,4	64,2	57,4	51,2	44,4	79,6	59,4	59,9	54,2	58,1	48,9
1873	48,7	65,5	61,6	53,7	47,8	86,0	64,1	69,2	55,7	62,7	49,5
1874	53,5	66,6	64,8	56,9	46,5	91,8	67,5	70,9	55,1	65,5	53,3
1875	54,3	67,0	67,4	55,6	48,0	93,6	69,8	72,0	56,9	65,1	52,4
1876	53,6	68,7	67,2	53,9	49,5	87,5	70,3	71,6	57,0	65,8	56,9
1877	52,8	65,9	67,4	54,7	51,5	87,5	71,4	77,3	55,6	63,7	56,9
1878	53,3	66,4	65,8	54,1	51,2	87,0	71,8	74,4	55,3	61,8	56,8

13.

Jahre 1858, 1870, 1872 bis 1878 bei nachstehenden Eisenbahnen.

Jahrgang	Caledonian. ₰	Great-Eastern ₰	Great-Northern ₰	Great-Western ₰	Great-Southern and Western (Irland) ₰	Lancashire and Yorkshire ₰	London and North-Western ₰	London and South-Western ₰	London, Brighton and South-Coast ₰	Midland ₰	North-Eastern ₰
Miethen, Steuern und Regierungs-Abgaben.											
1858	24,5	14,6	10,3	16,0	*11,8	12,0	13,0	19,3	31,4	8,7	12,0
1870	8,2	11,7	9,1	10,5	* 9,4	9,1	9,9	16,2	20,8	7,1	9,1
1872	7,1	11,8	8,8	8,9	*11,3	8,1	8,8	15,7	19,8	7,5	9,6
1873	7,2	11,6	8,9	8,7	*11,3	8,6	8,8	15,3	19,5	7,4	9,2
1874	7,9	12,6	9,8	10,8	*12,1	10,5	10,1	15,3	19,5	8,5	9,9
1875	8,8	12,8	10,6	11,6	*12,0	12,4	11,8	15,3	21,1	8,3	10,1
1876	9,4	12,6	10,5	11,7	*11,9	13,1	11,6	14,9	20,0	8,9	10,0
1877	9,3	12,8	11,4	11,9	*11,8	12,4	12,2	15,0	20,0	9,3	10,4
1878	10,1	14,2	11,3	12,2	*11,2	13,0	12,7	14,6	21,9	10,4	11,8
Sonstige Ausgaben.											
1858	7,2	21,9	16,1	37,8	9,9	18,1	24,5	10,2	7,8	13,9	8,6
1870	6,6	5,9	6,1	8,5	5,5	12,4	11,6	15,3	13,2	4,2	3,9
1872	10,7	5,7	5,0	8,4	8,3	6,1	11,3	17,5	6,3	5,2	4,3
1873	8,9	7,1	7,3	9,7	5,1	8,6	12,5	17,6	6,6	7,1	5,1
1874	8,2	8,3	8,8	10,5	8,9	7,0	12,4	18,2	8,7	6,1	4,9
1875	7,1	10,3	6,0	10,8	6,6	5,6	13,1	7,7	7,5	5,5	4,1
1876	8,2	3,8	10,9	8,7	6,7	8,4	11,9	6,7	7,6	6,1	2,7
1877	7,0	4,4	10,8	9,0	4,8	5,7	10,7	7,5	9,8	5,1	3,4
1878	8,6	4,1	5,9	7,6	3,1	3,8	9,9	5,8	10,7	4,7	2,5
In Summa.											
1858	139	176	151	151	149	165	218	159	202	137	117
1870	130	165	145	155	166	159	160	178	180	126	155
1872	151	177	159	153	176	175	163	182	172	156	188
1873	169	199	182	167	194	209	186	204	190	186	197
1874	180	204	185	177	198	217	198	209	186	186	207
1875	165	198	177	175	197	225	196	192	179	176	201
1876	162	187	178	174	198	220	191	188	171	176	202
1877	161	190	176	173	193	211	189	195	170	169	199
1878	153	185	168	167	190	210	186	189	171	163	191

*) Die Eisenbahn-Passagier-Steuer wird in Irland nicht erhoben.

No. 14.

Uebersicht der Zahl der Lokomotiven, Wagen und anderer Fahrzeuge im Ganzen und pro Kilometer Bahn in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahrgang	Lokomotiven		Wagen, nur zur Personenbeförderung		Andere Wagen, welche zu den Personenzügen gehören		Wagen aller Art zum Transport von lebendem Vieh, Mineralien und allgemeiner Kaufmannswaare		Einige andere Eisenbahnwagen oder Waggons, welche in vorstehenden Kolonnen nicht enthalten.		Totalsumme der Fahrzeuge excl. Lokomotiven	
	Anzahl	pro km.	Anzahl	pro km.	Anzahl	pro km.	Anzahl	pro km	Anzahl	pro km.	Anzahl	pro km.
England und Wales.												
1858	4 427	0,39	10 360	0,92	2 598	0,23	133 312	11,83	—	—	146 270	12,96
1870	7 671	0,43	16 480	0,93	6 719	0,38	204 625	11,51	5 237	0,29	232 061	13,11
1872	8 687	0,48	19 496	1,09	7 102	0,40	232 558	12,97	3 711	0,20	262 867	14,66
1873	9 111	0,50	20 421	1,12	7 590	0,42	249 117	13,61	4 228	0,23	281 356	15,37
1874	9 554	0,51	21 148	1,13	8 034	0,43	261 655	13,98	4 592	0,25	295 429	15,79
1875	10 000	0,53	21 838	1,15	8 418	0,44	268 653	14,16	8 758	0,46	307 667	16,21
1876	10 439	0,54	22 757	1,18	8 741	0,45	272 816	14,14	9 263	0,48	313 577	16,25
1877	10 636	0,55	23 154	1,19	8 925	0,46	272 109	13,97	9 630	0,50	313 818	16,11
1878	10 804	0,55	23 320	1,19	9 090	0,46	274 191	13,92	9 699	0,49	316 300	16,06
Schottland.												
1858	713	0,33	1 724	0,79	310	0,14	22 749	10,44	—	—	24 783	11,37
1870	1 241	0,30	2 564	0,63	801	0,20	43 701	10,78	475	0,12	47 541	11,72
1872	1 325	0,32	2 952	0,71	908	0,22	59 749	14,35	956	0,23	64 565	15,51
1873	1 380	0,33	3 072	0,73	973	0,23	65 350	15,54	991	0,24	70 386	16,74
1874	1 430	0,33	3 123	0,72	1 083	0,25	67 731	15,58	1 053	0,24	72 990	16,79
1875	1 468	0,34	3 161	0,72	1 122	0,25	68 959	15,74	1 076	0,25	74 318	16,96
1876	1 508	0,34	3 211	0,73	1 160	0,27	72 916	16,61	1 130	0,25	78 417	17,86
1877	1 563	0,35	3 306	0,73	1 195	0,27	80 317	17,97	1 166	0,26	85 984	19,23
1878	1 592	0,35	3 455	0,75	1 243	0,27	82 066	17,92	1 180	0,26	87 944	19,20
Irland.												
1858	305	0,16	858	0,45	207	0,11	3 689	1,93	—	—	4 754	2,49
1870	467	0,14	1 077	0,33	519	0,16	7 544	2,38	252	0,08	9 392	2,96
1872	498	0,15	1 121	0,33	513	0,16	8 516	2,53	317	0,09	10 467	3,11
1873	519	0,15	1 141	0,33	565	0,17	9 234	2,73	103	0,03	11 043	3,26
1874	526	0,16	1 170	0,34	569	0,17	9 449	2,76	292	0,09	11 480	3,35
1875	537	0,16	1 205	0,35	605	0,17	9 699	2,81	305	0,09	11 814	3,42
1876	558	0,16	1 223	0,35	584	0,17	10 389	2,99	337	0,09	12 533	3,61
1877	568	0,16	1 269	0,36	611	0,17	11 246	3,17	461	0,13	13 587	3,83
1878	573	0,16	1 329	0,37	629	0,17	11 631	3,20	489	0,13	14 078	3,87
Vereinigtes Königreich.												
1858	5 445	0,35	12 942	0,84	3 115	0,20	159 750	10,40	—	—	175 807	11,44
1870	9 379	0,37	20 121	0,80	8 039	0,32	255 870	10,23	5 964	0,24	289 994	11,59
1872	10 510	0,41	23 569	0,93	8 523	0,34	300 823	11,81	4 984	0,20	337 899	13,27
1873	11 010	0,42	24 634	0,95	9 128	0,35	323 701	12,50	5 322	0,20	362 785	14,01
1847	11 510	0,43	25 441	0,96	9 686	0,37	338 835	12,80	5 937	0,22	379 899	14,35
1875	12 005	0,45	26 204	0,98	10 145	0,38	347 311	12,95	10 139	0,38	393 799	14,68
1876	12 505	0,46	27 191	1,00	10 485	0,38	356 121	13,11	10 730	0,40	404 527	14,89
1877	12 767	0,47	27 729	1,01	10 731	0,39	363 672	13,23	11 257	0,41	413 389	15,04
1878	12 969	0,47	28 104	1,01	10 962	0,39	367 888	13,18	11 368	0,41	418 322	14,99

NB. Die in vorstehender Tabelle enthaltenen Zahlen beziehen sich nur auf Personen-, Güterwagen etc., welche den Eisenbahn-Gesellschaften gehören oder von ihnen gemiethet sind.

Preussische Eisenbahnen.

No. 1.

Länge der überhaupt betriebenen Eisenbahnen am Ende jedes der genannten Jahre.

	Ende 1858	Ende 1870	Ende 1872	Ende 1873	Ende 1874	Ende 1875	Ende 1876	Ende 1877	Ende 1878
A. Staatsbahnen . .	1 292	3 424	3 900	4 100	4 100	4 375	4 659	4 929	5 516
B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	1 251	1 830	2 154	2 474	2 621	2 766	2 955	3 447	3 852
C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	2 358	6 206	7 579	7 886	8 772	9 800	9 942	9 828	9 606
in Summa	4 901	11 460	13 633	14 460	15 493	16 941	17 556	18 204	18 974

No. 2.

Beträge der verschiedenen Arten des Kapitals und ihr Prozentverhältniss zum Gesammtkapital für die im vollen Jahresbetriebe gestandenen Bahnen am Ende der Jahre 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahr	Konzessionirtes Anlagekapital für die das ganze Jahr betriebenen Eisenbahnen									Anlagekapital verwendet auf die im Laufe des Jahres voll betriebenen Bahnen am Ende jedes Jahres
	Staatsanleihen u. extraordinäre Ueberweisungen zur Anlage der Staatsbahnen		Konzessionirtes Anlagekapital der das ganze Jahr im Betriebe befindlichen Privatbahnen						Summa	
			Stamm-Aktien und Prioritäts-Stamm-Aktien		Prioritäts-Obligationen		Zusammen			
	M	Verhältniss in pCt.	M	Verhältniss in pCt.	M	Verhältniss in pCt.	M	Verhältniss in pCt.	M	M
1858	203 257 466	22	332 383 200	36	390 585 300	42	722 968 500	78	926 225 966	838 939 641
1870	772 625 268	27	996 545 424	36	1 047 910 149	37	2 044 455 573	73	2 817 080 841	2 397 454 094
1872	831 185 261	27	1 135 582 566	36	1 166 155 065	37	2 301 737 631	73	3 132 922 892	2 782 409 082
1873	935 267 361	25	1 360 468 209	36	1 460 393 091	39	2 820 861 300	75	3 756 128 661	3 252 117 744
1874	1 002 883 047	23	1 463 422 008	34	1 846 056 492	43	3 309 478 500	77	4 312 361 547	3 542 680 785
1875	1 095 052 342	24	1 564 967 808	34	1 918 631 492	42	3 483 599 300	76	4 578 651 642	4 210 976 178
1876	1 188 321 895	24	1 589 521 608	32	2 139 636 742	44	3 729 158 350	76	4 917 480 245	4 511 897 633
1877	1 253 226 323	25	1 623 676 908	32	2 151 176 742	43	3 774 853 650	75	5 028 079 973	4 709 384 716
1878	1 324 497 162	25	1 690 523 358	33	2 185 376 742	42	3 875 900 100	75	5 200 397 262	4 888 817 066

No. 3.

Betrag und durchschnittlicher Zinsfuss für jede Art des Kapitals in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis 1878.

Jahr	Zinsenbetrag und Durchschnittszinsen: für das Anlagekapital der Staats-Eisenbahnen, Betrag ℳ	Durchschn.-zinsen pCt.	für die Stamm-Aktien (incl. des Garantie-zuschusses), Betrag ℳ	Durchschn.-zinsen pCt.	für die Prioritäts-Stamm-Aktien, Betrag ℳ	Durchschn.-zinsen pCt.	für die Prioritäts-Obligationen (incl. d. Garantie-zuschusses), Betrag ℳ	Durchschn.-zinsen pCt.	in Summa, Betrag ℳ	Durchschn.-zinsen pCt.
1858	6 533 675	4,45	19 386 584	6,01	—	—	13 022 438	4,88	38 942 697	4,94
1870	43 787 703	6,25	52 539 837	8,09	1 218 981	4,09	36 766 053	4,23	134 312 574	6,00
1872	47 793 078	5,98	63 494 367	7,52	4 606 626	3,38	39 225 342	4,25	155 119 413	5,77
1873	44 638 797	4,95	56 057 625	5,94	5 764 266	3,14	44 328 999	4,30	150 789 687	4,93
1874	35 045 442	3,58	55 993 227	5,28	5 772 108	3,22	53 426 223	4,36	150 237 000	4,36
1875	51 090 098	4,78	62 263 839	5,30	6 785 544	3,28	69 544 741	4,38	189 684 222	4,70
1876	58 445 863	5,15	58 608 179	4,92	6 956 389	2,31	77 394 813	4,41	201 405 244	4,60
1877	60 145 413	5,01	56 751 577	4,62	7 330 398	2,43	81 193 471	4,42	205 420 859	4,50
1878	57 990 555	4,52	59 914 020	4,73	9 461 884	3,01	84 428 098	4,43	211 794 557	4,44

No. 4.

Die Kapitalsbeträge, geordnet nach den für das Jahr 1878 gezahlten Zinsen resp. Dividenden.

Anlage-Kapital der Staatsbahnen		Prioritäts-Obligationen mit Zinsgarantie		Prioritäts-Obligationen ohne Zinsgarantie		Prioritäts-Stamm-Aktien		Stamm-Aktien mit Zinsgarantie		Stamm-Aktien ohne Zinsgarantie	
Rente	Kapitals-Betrag ℳ	Rente	Kapitals-Betrag ℳ	Rente	Kapitals-Betrag ℳ	Rente	Kapitals-Betrag ℳ	Gez. Divid.	Kapitals-Betrag ℳ	Gez. Divid.	Kapitals-Betrag ℳ
4,52	**1 283 418 139**	3 1/2	61 618 800	2 1/2	1 080 000	0	96 555 000	4	57 720 300	0	195 474 000
		4	62 095 500	3	11 587 200	1	16 500 000	4 1/2	17 982 000	1/3	6 000 000
		4 1/2	163 969 600	3 1/2	56 579 800	1 1/3	9 000 000	5	12 873 600	1/2	12 775 500
				3 3/4	1 677 000	1 9/10	855 000			2 2/3	1 192 500
				4	302 145 100	2 3/4	21 600 000			3 1/4	37 952 400
				4 1/2	893 815 900	3 1/5	4 500 000			3 1/2	60 000 000
				4 3/4	640 350	4	4 666 800			3 65/100	58 256 100
				5	351 161 500	4 1/5	43 800 000			4	208 166 400
						4 1/2	1 224 000			4 1/2	15 000 000
			287 683 900		1 618 686 850	5	89 125 500			5	51 750 000
			Durchschnitts-Rente 4,18 pCt.		Durchschnitts-Rente 4,47 pCt.	7	26 928 750			5 1/3	18 474 000
							314 755 050			5 1/2	1 371 429
							Durchschnitts-Rente 3,01 pCt.			6 3/10	117 000 000
										6 2/3	18 450 000
										7	198 052 500
										8	44 362 200
										8 1/2	88 242 900
										9 1/2	30 600 000
										10 1/2	15 000 000
									88 575 900		1 178 119 929
									Durchschnitts-Divid. 4,17 pCt.		Durchschnitts-Dividende 4,78 pCt.

Prioritäts-Obligationen: Summa 1 906 370 750 ℳ Durchschnitts-Rente 4,43 pCt.

Stamm-Aktien: Summa 1 266 695 829 ℳ Durchschnitts-Dividende 4,73 pCt.

Prioritäts-Stamm-Aktien und Stamm-Aktien: Summa 1 581 450 879 ℳ mit 4,39 pCt. Durchschnitts-Dividende.

Die Durchschnitts-Rente (incl. Garantie) des gesammten Anlage-Kapitals, welches zum Bezuge von Dividenden und Zinsen aus dem Betriebsfonds berechtigt ist, beträgt 4,44 pCt. Das Anlage-Kapital von den im Bau begriffenen Bahnen ist in den vorstehenden Angaben nicht mit eingerechnet.

No. 5.

Gesammte Einnahme, Ausgabe und Reinertrag, sowie die Prozentverhältnisse der Ausgabe zu der Einnahme und des Reingewinnes zu dem gesammten verwendeten Anlage-Kapital der im Jahre 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878 betriebenen Eisenbahnen.

Jahrgang	Gesammte Verkehrs-Einnahme (excl. Reste) ℳ	Gesammte Betriebs-Ausgabe (incl. Eisenbahnsteuer und sonstige Ausgaben) Im Ganzen ℳ	Gesammte Betriebs-Ausgabe: In Prozenten der Gesammt-Einnahme	Reinertrag Im Ganzen ℳ	Reinertrag: In Prozenten des verwendeten Anlage-Kapitals
		A. Staatsbahnen.			
1858	24 906 908	15 569 588	62,5	9 337 320	4,63
1870	108 448 551	60 164 031	55,5	48 284 520	6,25
1872	136 838 973	90 063 048	65,8	46 775 925	5,63
1873	152 173 638	105 576 732	69,4	46 596 906	4,98
1874	158 006 313	122 843 352	77,7	35 162 961	3,51
1875	159 207 788	107 930 308	67,8	51 277 480	4,68
1876	158 175 745	99 711 474	63,0	58 464 271	4,92
1877	159 090 025	101 685 316	63,9	57 404 709	4,58
1878	155 881 124	97 890 569	62,8	57 990 555	4,38
		B. Privatbahnen unter Staats-Verwaltung.			
1858	24 098 871	15 314 146	63,5	8 784 725	4,37
1870	70 531 590	39 568 686	56,1	30 962 904	6,17
1872	86 614 671	56 103 408	64,8	30 511 263	5,40
1873	100 399 575	71 247 987	71,0	29 151 588	4,38
1874	109 396 146	78 985 227	72,1	30 410 920	4,14
1875	117 052 149	70 336 266	60,1	46 715 883	5,48
1876	117 028 149	69 278 181	59,2	47 749 968	5,24
1877	123 674 083	74 991 330	60,7	48 682 753	4,63
1878	127 204 928	77 530 222	60,9	49 674 706	4,45
		C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.			
1858	55 887 627	34 551 798	61,8	21 335 829	4,86
1870	161 906 790	91 291 710	56,4	70 615 080	6,29
1872	209 212 317	135 239 268	64,6	73 973 049	5,34
1873	236 464 596	160 737 474	67,9	75 727 122	4,59
1874	248 209 917	175 229 256	70,6	72 980 661	4,04
1875	274 573 850	177 788 831	64,7	96 785 019	4,27
1876	278 007 008	176 698 225	63,6	101 308 783	4,20
1877	268 521 903	164 274 495	61,2	104 247 408	4,33
1878	267 331 761	156 271 896	58,5	111 059 865	4,54
		Summa sämmtlicher Bahnen.			
1858	104 893 406	65 435 532	62,4	39 457 874	4,70
1870	340 886 931	191 024 427	56,0	149 862 504	6,25
1872	432 665 961	281 405 724	65,0	151 260 237	5,44
1873	489 037 809	337 562 193	69,0	151 475 616	4,69
1874	515 612 376	377 057 835	73,1	138 554 541	3,91
1875	550 833 787	356 055 405	64,6	194 778 382	4,63
1876	553 210 902	345 687 880	62,5	207 523 022	4,60
1877	551 286 011	340 951 141	61,8	210 334 870	4,47
1878	550 417 813	331 692 687	60,3	218 725 126	4,47



No. 6.

Die Brutto-Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen vom Jahre 1858 bis 1878, — die Steigerung von Jahr zu Jahr, sowie das Prozentverhältniss dieser Steigerung.

Jahrgang	Einnahme aus dem Verkehr ℳ	Jährliche Zunahme im Ganzen ℳ	Jährliche Zunahme in Prozenten gegen das Vorjanr pCt.
1858	104 893 406	—	—
1860	116 060 514	11 167 108	10,65
1861	130 757 745	14 697 231	12,67
1862	151 273 101	20 515 356	15,69
1863	159 605 796	8 332 695	5,51
1864	179 750 178	20 144 382	12,62
1865	196 116 279	16 366 101	9,10
1866	206 685 114	10 568 835	5,39
1867	221 305 935	14 620 821	7,07
1868	290 798 226	69 492 291	31,40
1869	309 885 564	19 087 338	6,56
1870	340 886 931	31 001 367	10,00
1871	396 785 211	55 898 280	16,39
1872	432 665 961	35 880 750	9,05
1873	489 037 809	56 371 848	13,29
1874	515 612 376	26 574 567	5,43
1875	550 833 787	35 221 411	6,83
1876	553 210 902	2 377 115	0,43
1877	551 286 011	—1 924 891	—0,35
1878	550 417 813	— 868 198	—0,16

Mithin stiegen die Einnahmen von 1858 bis 1878 im Durchschnitt jährlich um 8,64 pCt. Die Einnahmen von 1878 überstiegen die von 1858 um 445 524 407 ℳ oder um 425 pCt.

No.

Zusammenstellung

I. Von den

		Einnahme von den			
		Einnahme von			
		I. Klasse ℳ	II. Klasse ℳ	III. Klasse ℳ	IV. Klasse ℳ
A. Staatsbahnen	1858	371 112	3 602 771	2 713 289	1 209 449
	1870	1 449 609	8 508 816	9 220 920	3 943 206
	1872	2 766 393	12 929 250	11 953 539	6 429 705
	1873	2 789 679	13 446 786	13 364 424	7 860 915
	1874	2 778 918	13 981 794	14 050 176	8 121 057
	1875	2 780 290	13 903 900	14 262 136	8 363 958
	1876	2 771 687	13 524 235	14 575 122	8 968 172
	1877	2 242 081	12 338 555	14 999 756	9 241 703
	1878	2 492 392	12 527 199	15 369 753	9 410 704
B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1858	182 138	1 948 733	2 641 410	833 856
	1870	301 872	3 067 545	5 339 688	2 135 895
	1872	560 358	4 603 914	7 437 717	2 620 941
	1873	730 113	5 665 695	8 628 660	3 504 897
	1874	760 011	6 101 958	9 349 092	3 893 769
	1875	758 572	6 330 409	9 598 344	3 854 155
	1876	728 108	6 085 101	9 493 660	3 825 516
	1877	836 953	6 261 829	10 362 047	4 361 687
	1878	933 044	6 499 786	11 177 297	4 724 888
C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	1858	1 731 595	7 209 593	8 536 163	1 073 817
	1870	2 941 317	13 294 617	16 571 862	5 731 134
	1872	5 336 598	19 999 197	22 812 717	9 248 265
	1873	5 617 824	20 934 378	26 497 140	11 403 183
	1874	5 621 433	22 112 388	28 048 953	11 730 039
	1875	6 089 554	24 315 775	30 380 828	12 691 606
	1876	5 869 067	23 575 968	30 531 337	13 167 030
	1877	5 254 812	22 576 952	30 460 555	12 436 556
	1878	5 509 767	22 000 030	29 894 388	11 826 773
Summa sämmtlicher Bahnen	1858	2 284 845	12 761 097	13 890 862	3 117 122
	1870	4 692 798	24 870 978	31 132 470	11 810 235
	1872	8 663 349	37 532 361	42 203 973	18 298 911
	1873	9 137 616	40 046 859	48 490 224	22 768 995
	1874	9 160 362	42 196 140	51 448 221	23 744 865
	1875	9 628 416	44 550 084	54 241 308	24 909 719
	1876	9 368 862	43 185 304	54 600 119	25 960 718
	1877	8 333 846	41 177 336	55 822 358	26 039 946
	1878	8 935 203	41 027 015	56 441 438	25 962 365

7.

der Einnahmen.

Personenzügen.

Personenzügen					
den Personen			Gepäck, Pferde, Hunde, Equipagen und Post	Total-Einnahme von den Personenzügen	Bemerkungen
Militairs	Abonnements-Billets und verschiedene Einnahmen	Summa			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ [2])	
149 939	—	8 046 560	502 570	8 549 130	[1]) Die Zahl der Abonnements-Billets ist 1873 zum ersten Male berichtet.
5 552 835	—	28 675 386	6 871 779	35 547 165	[2]) Abweichend von der Preussischen Eisenbahn-Statistik, in welcher die Einnahme aus der Post nicht eingerechnet ist.
2 125 812	—	36 204 699	2 910 021	39 114 720	[3]) Hierin enthalten 865 737 ℳ, die nicht klassifizirt sind.
748 884	138 654 [1])	38 349 342	2 470 176	40 819 518	
537 084	241 569	39 710 598	2 530 749	42 241 347	
564 596	220 752	40 095 632	2 917 829	43 013 461	
635 244	252 757	40 727 217	3 570 026	44 297 279	
642 307	204 081	39 668 483	3 336 243	43 004 726	
754 663	236 168	40 790 879	2 247 757	43 038 636	
108 950	—	5 715 087	258 464	5 973 551	
2 594 661	—	13 439 661	1 419 996	14 859 657	
391 869	—	15 614 799	657 951	16 290 750	
423 345	51 867	19 004 577	727 542	19 732 119	
360 078	85 161	20 550 069	797 997	21 348 066	
496 192	75 948	21 113 620	884 754	21 998 374	
465 171	81 691	20 679 247	880 765	21 560 012	
476 501	99 732	22 398 749	984 161	23 382 910	
486 987	81 367	23 903 369	1 164 239	25 067 608	
362 494	—	18 913 662	1 127 069	20 040 731	
12 180 114	—	50 719 044	5 306 703	56 025 747	
2 015 481	—	59 412 258	3 241 497	62 653 755	
1 166 352	245 307	65 864 184	3 555 489	69 419 673	
1 004 880	473 979	68 991 672	3 435 843	72 427 515	
983 558	551 400	75 012 721	3 855 418	78 868 139	
967 223	577 792	[3]) 75 554 154	4 109 333	79 663 487	
901 034	543 889	72 173 798	3 663 087	75 836 885	
868 966	513 531	70 613 455	3 653 946	74 267 401	
621 383	—	32 675 309	1 888 103	34 563 412	
20 327 610	—	92 834 091	13 598 478	106 432 569	
4 533 162	—	111 231 756	6 827 469	118 059 225	
2 338 581	435 828	123 218 103	6 753 207	129 971 310	
1 902 042	800 709	129 252 339	6 764 589	136 016 928	
2 044 346	848 100	136 221 973	7 658 001	143 879 974	
2 067 638	912 240	[3]) 136 960 618	8 560 160	145 520 778	
2 019 842	847 702	134 241 030	7 983 491	142 224 521	
2 110 616	831 066	135 307 703	7 065 942	142 373 645	

II. Einnahme von den Güterzügen
den Personen-

		Einnahmen von den Güterzügen				
		Eilgut ℳ	Gewöhnliches Frachtgut ℳ	Vieh ℳ	Nebenerträge ℳ	Summa ℳ
A. Staatsbahnen.	1858	418 005	14 361 775	465 976	125 950	15 371 706
	1870	4 364 025	58 133 619	2 272 167	2 197 392	66 967 203
	1872	3 802 023	76 827 894	3 477 672	2 495 520	86 603 109
	1873	3 762 882	89 361 234	3 888 402	3 098 142	100 110 660
	1874	3 680 376	95 793 450	3 414 003	3 231 873	106 119 702
	1875	3 632 261	94 580 766	4 146 647	3 453 807	105 813 481
	1876	3 328 605	92 302 606	4 329 199	4 090 916	104 051 326
	1877	2 920 370	92 649 976	5 226 639	4 578 016	105 375 001
	1878	2 781 930	89 043 388	5 747 791	4 171 612	101 744 721
B. Privatbahnen unter Staats-Verwaltung	1858	216 299	14 556 062	140 794	531 984	15 445 139
	1870	1 331 772	44 656 716	674 526	1 715 367	48 378 381
	1872	1 359 054	56 802 300	816 402	2 787 684	61 765 440
	1873	1 508 544	67 428 249	1 043 385	3 632 418	73 612 596
	1874	1 563 150	73 352 394	1 102 752	3 989 739	80 008 035
	1875	1 532 876	80 586 703	1 228 482	3 568 681	86 916 742
	1876	1 308 019	80 576 786	1 474 615	3 168 955	86 528 375
	1877	1 366 552	84 025 772	1 565 715	2 889 986	89 848 025
	1878	1 327 834	84 702 642	2 090 011	3 173 369	91 293 856
C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	1858	1 494 153	30 338 125	819 908	617 207	33 269 393
	1870	6 721 965	81 215 964	5 302 629	2 466 204	95 706 762
	1872	6 462 294	116 641 941	4 908 117	4 179 717	132 192 069
	1873	6 618 210	134 129 475	5 361 321	5 688 510	151 797 516
	1874	6 481 719	142 117 548	5 152 878	6 778 380	160 530 525
	1875	6 930 430	159 030 176	6 462 417	7 107 471	179 530 494
	1876	6 411 752	161 889 074	6 659 480	6 816 812	181 777 118
	1877	5 728 692	156 738 141	6 685 516	6 791 031	175 943 380
	1878	5 226 798	157 151 788	6 916 882	6 397 129	175 692 597
Summa	1858	2 128 457	59 255 962	1 426 678	1 275 141	64 086 238
	1870	12 417 762	184 006 299	8 249 322	6 378 963	211 052 346
	1872	11 623 371	250 272 135	9 202 191	9 462 921	280 560 618
	1873	11 889 636	290 918 958	10 293 108	12 419 070	325 520 772
	1874	11 725 245	311 263 392	9 669 633	13 999 992	346 658 262
	1875	12 095 567	334 197 645	11 837 546	14 129 959	372 260 717
	1876	11 048 376	334 768 466	12 463 294	14 076 683	372 356 819
	1877	10 015 614	333 413 889	13 477 870	14 259 033	371 166 406
	1878	9 336 562	330 897 818	14 754 684	13 742 110	368 731 174

und Verhältniss der Einnahmen von

und Güterzügen.

Gesammt-Summe aus dem Personen- und Güter-Verkehr ℳ	Sonstige Einnahmen (Wagenmiethe etc.) ℳ	Gesammt-Summe aller Einnahmen ℳ	Verhältniss der Einnahmen von den Personen- und Güterzügen: Personenzug	Güterzug	Summa	Bemerkungen
23 920 836	986 072	24 906 908	36	64	100	
102 514 368	5 934 183	108 448 551	35	65	100	
125 717 829	11 121 144	136 838 973	31	69	100	
140 930 178	11 243 460	152 173 638	29	71	100	
148 361 049	9 645 264	158 006 313	28	72	100	
148 826 942	10 380 846	159 207 788	29	71	100	
148 348 605	9 827 140	158 175 745	30	70	100	
148 379 727	10 710 298	159 090 025	29	71	100	
144 783 357	11 097 767	155 881 124	30	70	100	
21 418 690	2 680 182	24 098 872	28	72	100	
63 238 038	7 293 552	70 531 590	24	76	100	
78 056 190	8 558 481	86 614 671	21	79	100	
93 344 715	7 054 860	100 399 575	21	79	100	
101 356 101	8 040 045	109 396 146	21	79	100	
108 915 116	8 137 033	117 052 149	20	80	100	
108 088 387	8 939 762	117 028 149	20	80	100	
113 230 935	10 443 148	123 674 083	21	79	100	
116 361 464	10 843 464	127 204 928	22	78	100	
53 310 124	2 577 502	55 887 626	38	62	100	
151 732 509	10 174 281	161 906 790	37	63	100	
194 845 824	14 366 493	209 212 317	32	68	100	
221 217 189	15 247 407	236 464 596	31	69	100	
232 958 040	15 251 877	248 209 917	31	69	100	
258 398 633	16 175 217	274 573 850	30	70	100	
261 440 605	16 566 403	278 007 008	30	70	100	
251 780 265	16 741 638	268 521 903	30	70	100	
249 959 998	17 371 763	267 331 761	30	70	100	
98 649 650	6 243 756	104 893 406	35	65	100	
317 484 915	23 402 016	340 886 931	34	66	100	
398 619 843	34 046 118	432 665 961	30	70	100	
455 492 082	33 545 727	489 037 809	29	71	100	
482 675 190	32 937 186	515 612 376	28	72	100	
516 140 691	34 693 096	550 833 787	28	72	100	
517 877 597	35 333 305	553 210 902	28	72	100	
513 390 927	37 895 084	551 286 011	28	72	100	
511 104 819	39 312 994	550 417 813	28	72	100	

No. 8.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Kilometer Bahn von den Personenzügen für die Jahre 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878.

		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militär	Abonnementsbillets u. diverse Einnahmen	Summa	Uebergepäck, Equipagen, Pferde und Hunde	Post	Gesammt-Einnahme pro Kilometer Bahnlänge
A. Staatsbahnen	1858	298	2895	2180	972	122	—	6467	366	27	6 860
	1870	423	2480	2688	1150	1619	—	8360	1941	57	10 358
	1872	720	3357	3102	1671	552	—	9402	725	30	10 157
	1873	696	3351	3330	1959	186	35	9557	594	21	10 172
	1874	681	3423	3441	1989	132	61	9727	567	53	10 347
	1875	664	3321	3406	1998	135	53	9577	634	63	10 274
	1876	623	3038	3274	2014	142	57	9148	613	189	9 950
	1877	472	2595	3155	1944	135	43	8344	501	201	9 046
	1878	478	2401	2946	1804	144	45	7818	362	69	8 249
B. Privatbahnen unter Staats-Verwaltung	1858	161	1723	2335	737	96	—	5052	171	57	5 280
	1870	166	1685	2932	1173	1425	—	7381	711	68	8 160
	1872	291	2382	3849	1356	201	—	8079	279	72	8 430
	1873	342	2652	4038	1641	198	22	8893	258	57	9 208
	1874	324	2619	4011	1671	156	37	8818	280	63	9 161
	1875	295	2458	3728	1497	193	29	8200	281	63	8 544
	1876	268	2236	3488	1405	170	30	7597	264	50	7 911
	1877	251	1885	3118	1313	143	30	6740	234	62	7 036
	1878	252	1757	3022	1277	132	22	6462	258	56	6 776
C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	1858	764	3183	3761	474	160	—	8342	422	78	8 842
	1870	530	2395	2984	1032	2194	—	9135	849	106	10 090
	1872	780	2925	3336	1353	294	—	8688	378	96	9 162
	1873	756	2817	3564	1536	156	33	8862	342	135	9 339
	1874	747	2934	3720	1557	132	65	9075	321	131	9 705
	1875	694	2769	3460	1445	112	63	8543	307	132	8 982
	1876	629	2527	3272	1411	104	68	7956	295	137	8 388
	1877	562	2416	3259	1331	96	58	7722	275	117	8 114
	1878	596	2381	3237	1280	94	56	7644	267	128	8 039
Summa	1858	492	2749	2990	671	134	—	7036	348	57	7 441
	1870	434	2302	2881	1093	1881	—	8591	1174	84	9 849
	1872	687	2976	3345	1449	360	—	8817	470	72	9 359
	1873	672	2949	3570	1677	174	32	9074	402	90	9 566
	1874	657	3024	3687	1704	135	58	9225	383	97	9 705
	1875	620	2866	3490	1603	132	54	8765	390	102	9 257
	1876	568	2617	3308	1573	125	54	8211	374	139	8 724
	1877	478	2363	3204	1495	116	49	7705	329	129	8 163
	1878	492	2260	3109	1430	116	46	7453	293	96	7 842

No. 9.

Zusammenstellung der Zahl der beförderten Personen und der Tonnenzahl der bewegten Güter in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878.

		Anzahl der beförderten Personen							Eil- und Frachtgut	Militärdienst-, Baugut und Vieh
		I. Klasse Anzahl	II. Klasse Anzahl	III. Klasse Anzahl	IV. Klasse Anzahl	Militär auf Requisitions-schein. Anzahl	Summa Anzahl	Reisen auf Abonne-mentsbillets Anzahl	Tonnen	Tonnen
A. Staatsbahnen	1858	27 782	583 374	1 318 489	1 344 067	75 054	3 348 766	—	2 781 390	309 115
	1870	140 312	2 023 609	7 153 763	4 563 063	3 528 391	17 409 138	—	12 987 221	2 751 671
	1872	338 478	3 682 758	10 884 564	7 487 261	1 464 160	23 857 221	—	18 748 320	4 162 905
	1873	348 716	4 052 404	13 148 419	8 873 056	548 254	26 970 849	247 636	21 136 355	4 139 868
	1874	367 735	4 533 172	15 246 527	10 447 142	487 822	31 082 398	506 685	20 858 141	5 734 526
	1875	359 336	4 472 311	14 771 506	10 864 216	523 120	30 990 489	577 590	20 857 157	3 707 427
	1876	348 469	4 257 011	14 024 646	11 769 237	564 455	30 963 818	545 222	21 506 797	2 852 698
	1877	311 562	3 910 259	13 810 423	12 591 931	616 299	31 240 474	562 894	22 348 775	3 500 226
	1878	317 002	3 869 457	13 988 655	13 023 194	668 701	31 867 009	602 893	23 006 219	3 676 530
B. Privatbahnen unter Staats-Verwaltung	1858	33 879	813 170	2 386 136	1 977 957	65 895	5 277 037	—	3 885 644	208 430
	1870	95 933	1 742 225	6 624 026	4 100 553	1 878 870	14 441 607	—	14 995 640	938 448
	1872	170 547	2 758 804	9 758 651	4 730 569	418 830	17 837 401	—	19 935 295	1 341 108
	1873	222 436	3 445 580	11 349 132	5 983 045	482 203	21 482 396	118 481	23 112 646	1 856 440
	1874	241 989	3 730 818	12 177 916	6 313 601	440 392	22 904 716	160 098	22 276 765	1 498 551
	1875	253 104	3 859 884	12 411 538	6 611 052	605 870	23 741 448	142 770	24 538 298	1 403 077
	1876	240 852	3 795 659	12 468 885	6 675 549	577 135	23 758 080	151 330	24 802 407	1 649 978
	1877	242 059	3 612 162	12 960 402	7 673 683	608 050	25 096 356	192 960	25 359 004	1 529 553
	1878	231 126	3 454 631	13 284 300	8 026 194	598 089	25 594 340	249 878	26 734 110	1 611 596
C. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	1858	281 210	2 124 133	5 832 273	2 049 887	246 021	10 533 524	—	6 033 406	300 435
	1870	547 365	5 134 514	15 675 431	8 162 282	5 075 960	34 595 552	—	21 974 961	1 901 950
	1872	924 730	7 152 060	22 453 262	12 807 450	1 409 377	44 748 057	—	31 764 163	2 219 185
	1873	996 106	7 705 477	26 212 315	15 311 174	951 402	51 176 474	881 613	37 068 405	2 912 287
	1874	1 023 051	8 386 905	28 941 546	16 244 637	987 418	55 583 557	1 156 547	36 823 868	3 233 146
	1875	1 064 457	9 021 074	31 688 888	17 859 493	1 027 216	60 661 128	1 719 586	39 076 371	3 532 785
	1876	1 020 165	8 774 483	32 254 583	18 645 580	1 035 406	61 730 217	1 881 451	40 539 865	3 471 386
	1877	913 114	8 171 325	31 455 609	16 993 807	933 928	58 467 783	2 094 837	40 657 850	3 472 080
	1878	907 734	7 795 722	30 684 693	16 013 426	929 510	56 331 085	2 195 374	43 101 317	2 776 345
Summa	1858	342 871	3 520 677	9 536 898	5 371 911	386 970	19 159 327	—	12 700 439	817 980
	1870	783 610	8 900 348	29 453 220	16 825 898	10 483 221	66 446 297	—	49 957 822	5 592 069
	1872	1 433 755	13 593 622	43 097 655	25 025 280	3 292 367	86 442 679	—	70 447 778	7 723 198
	1873	1 567 258	15 203 461	50 709 866	30 167 275	1 981 859	99 629 719	1 247 730	81 317 406	8 908 595
	1874	1 632 775	16 650 895	56 365 989	33 005 380	1 915 632	109 570 671	1 823 330	79 958 775	10 466 223
	1875	1 676 897	17 353 269	58 871 932	35 334 761	2 156 206	115 393 065	2 439 946	84 471 826	8 643 289
	1876	1 609 486	16 827 153	58 748 114	37 090 366	2 176 996	116 452 115	2 578 003	86 849 069	7 974 062
	1877	1 466 735	15 693 746	58 226 434	37 259 421	2 158 277	114 804 613	2 850 691	88 365 629	8 501 859
	1878	1 455 862	15 119 810	57 957 648	37 062 814	2 196 300	113 792 434	3 048 145	92 841 646	8 064 461

No. 10.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Zugkilometer und pro Bahnkilometer in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878.

Jahrgang	Pro Zugkilometer				Pro Bahnkilometer			
	Staatsbahnen	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	In Summa	Staatsbahnen	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	In Summa
	₰	₰	₰	₰	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1858	521	527	546	533	19 778	21 297	24 477	22 441
1870	522	574	537	539	31 504	38 724	29 117	31 493
1872	512	580	510	523	35 514	44 829	30 537	34 245
1873	505	562	505	516	37 926	46 986	31 818	36 012
1874	465	570	493	498	38 535	45 054	32 553	36 432
1875	474	571	497	504	37 819	44 295	30 732	34 892
1876	501	546	491	505	35 250	41 287	28 764	32 567
1877	495	518	487	496	33 168	35 970	28 209	31 052
1878	465	506	488	485	29 582	33 290	28 368	29 729

No. 11.

Zusammenstellung der Ausgaben pro Zugkilometer und Bahnkilometer in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878.

Jahrgang	Pro Zugkilometer				Pro Bahnkilometer			
	Staatsbahnen	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	In Summa	Staatsbahnen	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	In Summa
	₰	₰	₰	₰	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
	Bahnverwaltung.							
1858	72,9	79,8	83,4	79,8	2 764	3 220	3 743	3 352
1870	69,2	79,2	68,2	70,5	4 165	5 348	3 741	4 139
1872	72,6	98,1	74,6	78,3	5 025	7 593	4 503	5 139
1873	75,9	99,6	80,4	82,8	5 715	8 319	5 115	5 802
1874	75,2	95,0	81,6	82,0	6 237	7 506	5 345	6 033
1875	76,4	90,0	78,9	80,2	6 088	6 974	4 877	5 551
1876	81,7	84,4	77,8	80,2	5 752	6 382	4 553	5 175
1877	81,2	73,8	73,9	76,0	5 445	5 128	4 275	4 756
1878	75,7	65,4	67,1	69,3	4 824	4 309	3 904	4 250
	Transportverwaltung.							
1858	168,6	148,8	161,4	160,2	6 398	6 013	7 234	6 713
1870	147,3	155,4	143,5	147,3	8 894	10 489	7 736	8 597
1872	170,7	182,7	164,2	169,5	11 850	14 124	9 786	11 076
1873	179,4	198,6	176,7	181,8	13 467	16 590	11 190	12 723
1874	189,6	200,8	177,8	185,9	15 723	15 861	11 776	13 566
1875	174,6	173,5	165,2	169,7	13 917	13 452	10 210	11 741
1876	164,9	163,5	157,4	160,7	11 608	12 354	9 208	10 367
1877	156,3	149,2	147,2	150,3	10 478	10 367	8 521	9 407
1878	147,3	143,9	141,2	143,6	9 383	9 474	8 213	8 806

Jahrgang	Pro Zugkilometer: Staatsbahnen ₰	Pro Zugkilometer: Privatbahnen unter Staatsverwaltung ₰	Pro Zugkilometer: Privatbahnen unter eigener Verwaltung ₰	Pro Zugkilometer: In Summa ₰	Pro Bahnkilometer: Staatsbahnen *M*	Pro Bahnkilometer: Privatbahnen unter Staatsverwaltung *M*	Pro Bahnkilometer: Privatbahnen unter eigener Verwaltung *M*	Pro Bahnkilometer: In Summa *M*
Allgemeine Verwaltung.								
1858	14,7	15,6	13,5	14,1	542	631	609	597
1870	27,0	18,9	15,0	19,5	1 627	1 271	823	1 148
1872	16,9	20,1	14,1	16,2	1 179	1 557	852	1 059
1873	21,3	21,3	15,9	18,6	1 605	1 682	993	1 299
1874	21,8	25,1	16,2	19,7	1 812	1 983	1 068	1 437
1875	22,5	23,9	16,9	19,9	1 793	1 853	1 047	1 381
1876	23,3	24,8	17,3	20,5	1 641	1 877	1 010	1 321
1877	24,2	26,8	17,9	21,6	1 619	1 864	1 039	1 356
1878	25,0	28,7	20,1	23,4	1 592	1 889	1 168	1 437
Erneuerung, Vermehrung, Meliorationen etc.								
1858	70,2	86,4	47,4	62,1	2 660	3 488	2 132	2 602
1870	46,3	45,3	40,2	43,2	2 792	3 053	2 178	2 504
1872	66,3	64,2	44,1	54,9	4 599	4 959	2 634	3 588
1873	62,1	66,6	45,0	54,6	4 677	5 665	2 724	3 732
1874	64,3	72,2	51,9	59,8	5 337	5 700	3 426	4 368
1875	41,8	35,0	35,1	37,1	3 334	2 717	2 167	2 570
1876	37,5	26,3	34,4	33,7	2 637	1 991	2 010	2 173
1877	46,0	39,4	32,3	37,8	3 086	2 737	1 870	2 367
1878	36,1	44,5	29,5	34,8	2 297	2 930	1 715	2 131
Eisenbahnsteuer.								
1858	—	3,7	11,2	6,8	—	149	373	283
1870	—	10,8	15,8	9,6	—	730	859	564
1872	—	7,3	13,2	7,9	—	562	792	515
1873	—	5,9	9,3	5,7	—	492	583	397
1874	—	6,4	7,1	4,6	—	503	466	338
1875	—	6,0	6,2	4,3	—	468	385	296
1876	—	5,9	4,9	3,7	—	445	286	237
1877	—	4,1	4,4	3,0	—	283	252	190
1878	—	3,8	4,8	3,2	—	252	280	195
Sonstige Ausgaben.								
1858	—	0,9	20,4	10,8	—	33	909	453
1870	—	12,3	19,8	12,0	—	834	1 083	696
1872	10,5	3,0	19,5	13,8	732	240	1 170	897
1873	11,4	7,2	16,2	12,9	849	595	1 023	905
1874	10,2	12,4	13,6	12,2	852	977	889	893
1875	6,4	14,9	19,6	14,7	506	1 153	1 213	1 015
1876	8,3	18,4	20,7	16,7	583	1 392	1 215	1 077
1877	8,5	20,6	22,5	18,0	571	1 432	1 301	1 129
1878	7,6	21,8	22,4	17,9	481	1 436	1 303	1 097
In Summa.								
1858	326	335	337	334	12 364	13 534	15 000	14 000
1870	290	322	303	302	17 478	21 725	16 420	17 648
1872	337	375	330	341	23 385	29 035	19 737	22 274
1873	350	399	343	356	26 313	33 343	21 628	24 858
1874	361	412	348	364	29 961	32 530	22 970	26 635
1875	322	343	322	326	25 638	26 617	19 899	22 554
1876	316	323	313	316	22 221	24 441	18 282	20 350
1877	316	314	298	307	21 199	21 811	17 258	19 205
1878	292	308	285	292	18 577	20 290	16 583	17 916

No. 12.

Zusammenstellung der Einnahmen pro Zugkilometer und Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878 bei nachstehenden Eisenbahnen.

Jahrgang	Ostbahn ₰	Niederschlesisch-Märkische ₰	Hannoversche ₰	Bergisch-Märkische ₰	Ostpreussische Südbahn ₰	Breslau-Schweidnitz-Freiburger ₰	Magdeburg-Halberstädter ₰	Berlin-Anhaltische ₰	Cöln-Mindener ₰	Rheinische ₰
				Einnahme pro Zugkilometer.						
1858	459	580	—	514	—	424	559	561	674	468
1870	685	554	521	481	431	576	472	663	608	499
1872	598	633	489	506	392	608	417	493	536	495
1873	579	646	514	504	465	652	408	644	478	508
1874	463	603	482	525	588	546	424	615	422	499
1875	472	534	483	570	608	517	429	545	507	501
1876	533	535	508	539	570	541	554	519	536	498
1877	515	534	516	503	716	520	453	512	506	493
1878	472	492	502	500	705	505	443	493	525	491
				Prozentverhältniss der Ausgabe zu der Einnahme.						
1858	56	63	—	68	—	58	61	65	62	54
1870	44	61	50	58	51	54	56	56	49	45
1872	59	59	72	65	64	51	52	62	60	66
1873	58	59	65	72	68	51	67	65	64	60
1874	74	68	78	73	66	58	68	67	63	66
1875	66	65	67	60	55	56	59	68	63	56
1876	60	59	65	58	57	52	60	71	58	52
1877	58	57	66	55	50	52	68	68	54	50
1878	58	58	67	55	51	52	57	73	47	48

No. 13.

Zusammenstellung der Ausgaben pro Zugkilometer für die Jahre 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878 bei nachstehenden Eisenbahnen.

Jahrgang	Ostbahn ₰	Niederschlesisch-Märkische ₰	Hannoversche ₰	Bergisch-Märkische ₰	Ostpreussische Südbahn ₰	Breslau-Schweidnitz-Freiburger ₰	Magdeburg-Halberstädter ₰	Berlin-Anhaltische ₰	Cöln-Mindener ₰	Rheinische ₰
Bahnverwaltung.										
1858	69,9	67,8	—	76,0	—	59,9	64,8	77,8	99,2	31,6
1870	81,8	81,2	61,5	68,6	82,1	77,7	74,2	78,4	63,0	46,9
1872	89,0	73,7	58,1	84,7	85,4	79,8	69,5	62,8	66,2	57,3
1873	82,5	73,0	68,1	91,5	89,0	91,0	87,8	85,7	58,0	57,1
1874	76,9	84,5	72,7	81,8	95,8	85,7	82,3	86,3	55,8	53,8
1875	85,8	80,8	63,7	82,9	86,7	86,5	66,8	93,6	68,0	50,7
1876	93,2	81,3	72,9	81,8	83,0	84,8	85,7	97,0	67,2	55,2
1877	81,4	81,8	77,1	62,2	68,3	67,6	70,1	84,1	62 9	52,9
1878	72,5	72,8	81,4	56,6	80,8	65,4	64,3	80,0	60,6	49,2
Transportverwaltung.										
1858	137,8	189,8	—	155,8	—	127,3	191,4	146,9	181,5	124,2
1870	155,7	165,9	146,0	137,0	105,6	146,8	102,6	152,0	147,1	110,8
1872	187,1	211,7	147,1	170,9	110,3	151,7	109,5	146,0	170,2	149,7
1873	175,9	216,8	182,0	196,4	146,9	161,2	124,5	176,1	174,7	168,3
1874	187,7	229,9	194,3	195,3	178,8	148,7	151,9	211,9	153,0	163,7
1875	172,5	202,2	172,5	172,2	163,0	154,3	135,2	189,6	164,7	150,9
1876	172,5	170,4	159,1	159,6	144,3	150,2	166,6	187,6	170,1	144,5
1877	152,1	162,3	163,2	144,9	174,8	156,7	125,6	181,1	150,8	133,4
1878	150,1	141,4	157,4	137,7	164,1	144,8	116,2	167,3	144,1	126,9
Allgemeine Verwaltung.										
1858	16,6	9,3	—	17,2	—	7,6	14,4	16,8	13,4	8,4
1870	18,7	13,6	15,7	18,4	19,9	18,3	20,9	21,8	10,4	7,9
1872	21,5	14,6	17,6	21,3	19,8	21,4	12,0	14,1	7,3	10,7
1873	22,2	23,9	23,7	23,3	20,9	19,5	13,1	16,2	7,5	11.1
1874	25,2	18,4	26,7	27,6	21,0	14,9	12,1	19,8	6,7	12,9
1875	25,8	16,7	27,9	27,2	22,5	14,9	10,8	25,6	10,7	12,6
1876	28,7	17,5	29,1	27,3	24,0	16,7	14,5	27,5	11,6	12,4
1877	27,5	24,5	26,5	29,4	47,9	24,6	12,9	27,2	11.5	12,1
1878	28,2	24,8	23,3	29,4	44,7	25,9	12,5	30,9	14,9	17,8
Erneuerung, Vermehrung, Meliorationen etc.										
1858	32,7	96,1	—	98,9	—	46,9	43,2	103,3	76,5	34,6
1870	44,8	78,3	36,0	32,9	10,4	43,4	31,8	79,0	42.1	34,4
1872	54,4	72,0	87,8	47,9	35,5	37,6	21,6	52,6	48,3	83,1
1873	58,4	66,3	55,2	50,2	61,2	39,6	37,7	58,3	53,3	44,3
1874	56,5	75,4	51,3	70,2	89,9	46,4	26,5	80,0	39,1	76,2
1875	29,3	46,7	34,7	50,7	49,3	27,7	23,2	49,9	22,2	40,1
1876	27,6	49,2	38,1	26,6	67,6	22,4	33,6	44,0	17,7	22,9
1877	38,4	36,3	40,5	36,5	38,4	19,8	44.1	38,6	14,4	18,1
1878	22,9	46,5	40,1	42,0	48,1	20,2	37,3	53,8	11,8	26,6

Jahrgang	Ostbahn ₰	Niederschlesisch-Märkische ₰	Hannoversche ₰	Bergisch-Märkische ₰	Ostpreussische Südbahn ₰	Breslau-Schweidnitz-Freiburger ₰	Magdeburg-Halberstädter ₰	Berlin-Anhaltische ₰	Cöln-Mindener ₰	Rheinische ₰
Eisenbahnsteuer.										
1858	—	—	—	1,3	—	3,2	28,5	19,2	14,0	4,4
1870	—	—	—	6,9	—	13,1	3,4	39,8	20,7	17,4
1872	—	—	—	2,1	—	15,8	4,3	26,9	12,7	17,7
1873	—	—	—	1,1	—	18,8	1,9	28,9	7,9	12,6
1874	—	—	—	1,4	—	12,4	1,1	17,3	3,7	10,2
1875	—	—	—	2,0	3,1	4,9	1,7	13,6	1,7	11,6
1878	—	—	—	1,7	2,4	3,6	2,1	4,8	2,4	8,9
1877	—	—	—	1,5	14,9	1,2	1,7	4,4	2,1	7,4
1878	—	—	—	1,8	18,3	1,4	2,4	2,7	4,7	6,7
Sonstige Ausgaben.										
1858	—	—	—	0,8	—	1,1	—	—	31,4	47,8
1870	—	—	—	4,2	—	13,7	28,8	—	13,7	5,6
1872	—	—	40,0	3,1	—	2,7	—	5,6	16,3	9,5
1873	—	—	38,3	2,5	—	3,9	11,1	54,8	4,6	13,6
1874	—	—	38,3	4,8	4,6	6,8	14,7	0,1	7,9	10,8
1875	—	—	24,2	8,3	9,3	1,6	15,3	0,8	51,8	14,4
1876	—	—	32,9	14,2	5,2	1,7	30,3	5,8	40,9	15,0
1877	—	—	35,2	4,1	10,3	1,7	25,5	13,6	31,1	23,9
1878	—	—	32,5	5,3	5,1	3,3	17,8	25,1	9,1	6,0
In Summa.										
1858	257	363	—	350	—	246	342	364	416	251
1870	301	339	259	268	218	313	262	371	297	223
1872	352	372	351	330	251	309	217	307	321	328
1873	339	380	367	365	318	334	276	420	306	307
1874	346	408	383	381	390	315	289	415	266	328
1875	313	346	323	343	334	290	253	373	319	280
1876	322	318	332	312	327	279	333	367	310	259
1877	299	305	342	279	355	272	280	349	273	248
1878	274	285	335	273	361	261	251	360	245	233

No. 14.

Uebersicht der Zahl der Lokomotiven und Wagen in den Jahren 1858, 1870, 1872 bis incl. 1878.

Jahrgang	Lokomotiven	Zur Personenbeförderung		Güter-, Pferde- und Viehwagen	Arbeitswagen	Totalsumme aller Fahrzeuge excl. Lokomotiven
		Personenwagen	Gepäckwagen			
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Staatsbahnen.						
1858	228	425	101	3 966	175	4 667
1870	1 125	1 823	381	21 735	520	24 459
1872	1 327	2 238	529	26 547	580	29 894
1873	1 531	2 450	613	29 084	493	32 640
1874	2 947	3 191	760	34 588	483	39 022
1875	2 173	3 360	876	38 227	515	42 978
1876	2 210	3 552	897	39 281	535	44 265
1877	2 226	3 649	909	39 441	862	44 861
1878	2 314	3 816	970	40 104	924	45 814
Privatbahnen unter Staatsverwaltung.						
1858	275	337	104	6 651	99	7 191
1870	734	801	280	19 263	83	20 427
1872	920	811	279	22 739	170	23 999
1873	1 165	984	400	26 552	191	28 127
1874	1 305	1 169	416	30 604	332	32 521
1875	1 320	1 264	489	31 844	365	33 962
1876	1 384	1 273	493	31 927	342	34 035
1877	1 461	1 490	521	33 102	338	35 451
1878	1 576	1 687	562	34 281	397	36 927
Privatbahnen unter eigener Verwaltung.						
1858	633	1 102	247	10 245	404	11 998
1870	1 626	2 928	629	32 427	1 506	37 490
1872	2 088	3 745	809	47 254	2 076	53 884
1873	2 477	4 382	920	58 014	2 469	65 785
1874	2 910	4 717	1 048	61 766	2 500	70 031
1875	3 113	5 059	1 134	63 606	2 486	72 285
1876	3 196	5 279	1 311	64 696	2 438	73 724
1877	3 131	5 110	1 312	64 142	2 433	72 997
1878	3 101	4 997	1 310	64 553	2 397	73 257

In Summa.

	Im Ganzen	pro km	Im Ganzen	pro km	Im Ganzen	pro km	Im Ganzen	pro km	Im Ganzen	pro km	Im Ganzen	pro km
1858	1 196	0,25	1 864	0,39	452	0,09	20 862	4,41	678	0,14	23 856	5,03
1870	3 485	0,31	5 552	0,50	1 290	0,12	73 425	6,68	2 109	0,19	82 376	7,49
1872	4 335	0,34	6 794	0,55	1 617	0,12	96 540	7,57	2 826	0,22	107 777	8,46
1873	5 173	0,36	7 816	0,54	1 933	0,14	113 650	8,25	3 153	0,23	126 552	9.16
1874	6 162	0,40	9 077	0,61	2 224	0,15	126 958	8,40	3 315	0,22	141 574	9,38
1875	6 606	0,41	9 683	0,61	2 499	0,15	133 677	8,27	3 366	0,21	149 225	9,24
1876	6 790	0,39	10 104	0,59	2 701	0,16	135 904	7,81	3 315	0,19	152 024	8,75
1877	6 818	0.38	10 249	0,58	2 742	0,16	136 685	7,56	3 633	0,20	153 309	8,50
1878	6 991	0,37	10 500	0,57	2 842	0,15	138 938	7,42	3 718	0,20	155 998	8,34

Summarischer Ueberblick.

Die Länge der am Ende des Jahres 1878 eröffneten Eisenbahnen betrug:

		davon zwei- oder mehrgeleisig
im vereinigten Königreich .	27 906 km	15 153 km
innerhalb der Grenzen des Preuss. Staates (Band XXVI. pag. 142 der Eisenbahnstatistik)	18 206 „	6 634 „

Diese Länge vertheilt sich in Bezug auf Grösse und Einwohnerzahl des Landes:

	Länge der Eisenbahnen Ende 1878 km	Flächeninhalt in geographischen □ Meilen	Einwohnerzahl	Es kommen hiernach Eisenbahn-Kilometer auf 1 geogr. □ Meile	je 10 000 Einwohner
Vereinigtes Königreich	27 906	5 719,8*	32 131 488*	4,88	8,68
Preussen	18 206	6 304,9*	25 745 114*	2,89	7,07

Das verwendete Anlagekapital betrug:

	im Ganzen	pro km
Im vereinigten Königreich	13 971 Mill. ℳ	500 941 ℳ
In Preussen (nachgewiesen für 18 626 km)	4 889 „ „	262 470 „

also im vereinigten Königreich pro km das 1,9fache.

An Betriebsmitteln waren vorhanden:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen etc.	Güter- und Viehwagen	Arbeits- etc. Wagen	Gesammtsumme der Fahrzeuge excl. Lokomotiven
Im Ganzen						
im vereinigten Königreich . .	12 969	28 104	10 962	367 888	11 368	418 322
in Preussen	6 991	10 500	2 842	138 938	3 718	115 998
pro km Bahn						
im vereinigten Königreich . .	0,47	1,01	0,39	13,18	0,41	14,99
in Preussen	0,37	0,57	0,15	7,42	0,20	8,34

*) Zeitschrift des Königlichen Preussischen statistischen Büreaus Jahrgang 1874 pag. 312.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

	Zahl der beförderten Reisenden excl. Abonnements-Billets				
	I.	II.	III.	IV.	Summa
im vereinigten Königreich	41 386 406	65 344 740	458 293 309	—	565 024 455
in Preussen	1 455 862	15 119 810	57 957 648	39 259 114 incl. Militairs auf Requisit.-Schein.	113 792 434

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

	Personengeld ausschliesslich Abonnements-Billets ℳ	pro Person ℳ	für Abonnements-Billets etc. ℳ	Im Ganzen pro Personenwagen ℳ	für Reisegepäck, Pferde etc., Post etc. ℳ	In Summa von den Personenzügen ℳ	pro Bahn-Kilometer ℳ
im vereinigten Königreich .	443 845 680	0,79	26 920 580	16 751	67 026 020	537 792 280	19 279
in Preussen .	134 476 637	1,18	831 066	12 886	*7 065 942	142 373 645	7 842

In Prozenten kommen auf die einzelnen Wagenklassen:

		I.	II.	III.	IV.	
Vereinigtes Königreich	Zahl der Reisen in Prozent	7,3	11,6	81,1	—	100
	Einnahme in „	19,4	16,4	64,2	—	100
Preussen	Zahl der Reisen in Prozent. .	1,3	13,3	50,9	34,5	100
	Einnahme in Prozent	6,6	30,5	42,0	20,9	100

Es kommen im Durchschnitt auf jeden Einwohner:
in Grossbritannien 17,6 Reisen im Jahre
in Preussen . . 4,4 „ „ „

Da jede Bahnverwaltung die Anzahl der Reisenden (resp. der Billets) rapportirt, welche innerhalb ihres Bahngebietes befördert sind, so ist hierbei zu beachten, dass in den Fällen, wo die Reise einer Person sich über verschiedene Bahnbezirke erstreckt hat, dieselbe so oft rapportirt ist, als die Anzahl der betreffenden Bahnen beträgt.

Jeder Reisende hat in Preussen durchschnittlich 32,9 Kilometer durchfahren.

Für England fehlen die Angaben der Personen-Kilometer, weshalb die durchschnittliche Weglänge jeder Reise nicht berechnet werden kann.

Der Güter-Verkehr (excl. Post).

Es wurden befördert:
in Grossbritannien . 210 Millionen Tonnen an Mineralien, Kaufmannsgütern etc.,
in Preussen . . . 101 „ „ „ Eil- und Frachtgut, Vieh, Dienst- und Baugut,

*) Da für England in den Nebenerträgen des Personenverkehrs auch die Einnahmen aus dem Postverkehr enthalten sind, so musste für Preussen ebenso verfahren werden.

hierin sind $4,_1$ Prozent der Tonnenzahl als frachtfreies Betriebs-, Dienst- und Baugut enthalten. Es ist nicht bekannt, wie das frachtfreie Gut in England verrechnet ist.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:

			pro Güterwagen	pro Bahn-km
in Grossbritannien	671 295 220 M.	dah. pr. Tonne $3,_{20}$ M.	1825 M.	24077 M.
in Preussen . . .	368 731 174 „	„ „ „ $3,_{65}$ „	2654 „	19938 „

Von der Zahl der beförderten Tonnen Güter kommen durchschnittlich auf das Kilometer Bahn

in Grossbritannien	7 527	Tonnen,
in Preussen . .	5 456	„

Die durchschnittliche Transportweite für jede Tonne Eil- und Frachtgut betrug in Preussen $83,_8$ Kilometer, für England ist dieses Maass leider nicht angegeben, so dass der durchschnittliche Transportpreis pro Tonne und Kilometer sich nicht ermitteln lässt.

Das Verhältniss der Einnahmen aus den Personen- und Güterzügen betrug in Prozenten

	Personenzüge.	Güterzüge.	Summa.
im vereinigten Königreich	44	56	100
in Preussen	28	72	100

Die **Gesammt-Einnahmen** betragen excl. der Einnahmen aus Dampfschiffen etc.

(Bemerkung. Für England ist die Gesammt-Einnahme lediglich unterschieden nach Personen- und Güter-Verkehr, für Preussen dagegen nach Personenverkehr, Güterverkehr und sonstigen Einnahmen.)

		pro Bahn-Kilometer	pro Lokomotive	pro Zugkm. (Tab. 10)
in Grossbritannien	1 209 087 500 M.	43 356	93 229	$3,_{38}$
in Preussen (incl. sonstiger Einnahme)	550 417 813 „	29 729	78 732	$4,_{85}$

Die **gesammten Betriebs-Ausgaben** betragen:

		pro Bahnkilometer	pro Lokomotive	pro Zugkilometer	In Prozenten der Gesammteinnahme
in Grossbritannien	642 903 000 M.	23 057	49 572	$1,_{80}$	53 Proz.
in Preussen (excl. der Reste) . .	331 692 687 „	17 916	47 446	$2,_{92}$	60 „

Der Reinertrag

in Grossbritannien	566 184 500 M.	20 299	43 657	$1,_{58}$
in Preussen . .	218 725 126 „	11 813	31 286	$1,_{93}$

Da die Züge in England durchschnittlich weniger Achsen enthalten, als in Preussen, so ist das Zugkilometer keine geeignete Einheit zur unmittelbaren Vergleichung der Betriebsergebnisse beider Länder. — Die unvollständigen Angaben der Englischen Statistik gestatten jedoch keine andere Wahl.

Zugkilometer sind zurückgelegt im Jahre 1878

im vereinigten Königreich 352 940 980 = 12 647 pro Kilometer Bahn

in Preussen . . . . 113 533 539 = { 6 132 " " " excl. der Arbeits- und Materialienzüge, 6 216 pro Kilometer Bahn incl. Arbeits- u. Materialienz. }

Hiernach ist jedes Kilometer Bahn im Durchschnitt täglich von Zügen befahren:

in England 35 mal, in Preussen 17 mal.

Die durchschnittliche Stärke sämmtlicher Züge in Preussen war = 45 Achsen und zwar:

bei den Staatsbahnen	45.
" " Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	49.
" " " eigener Verwaltung . .	43.

Während die Roheinnahme pro Zugkilometer in Preussen nur um $43{,}5$ % grösser als in England war, war die Betriebsausgabe um $62{,}2$ % grösser. (Im vorhergehenden Jahre waren diese Ziffern beziehungsweise $44{,}6$ und $65{,}1$ %.) Wenn das Ausnutzungsverhältniss der Wagen in beiden Ländern als gleich vorausgesetzt wird, so würde sich hieraus nur schliessen lassen, dass in Preussen entweder die Betriebskosten verhältnissmässig grösser waren als in England, oder dass der durchschnittliche Transportpreis (Roheinnahmen pro Tonne und Kilometer) geringer war als in England. Dass der englische Personentarif vielfach erheblich höher ist, als in Preussen, ist bekannt. Zur Ermittelung des durchschnittlichen Gütertarifsatzes bietet die Englische Eisenbahn-Statistik keine Unterlagen. Die Reineinnahme pro Zugkilometer war in Preussen um 22 % grösser als in England (im vorhergehenden Jahre um 20 %).

Die Roheinnahme pro Bahnkilometer war in Preussen um $31{,}4$ % geringer als in England, desgleichen die Betriebsausgabe um $22{,}3$ % geringer, die Reineinnahme dagegen um $41{,}8$ % kleiner.

Die Betriebsausgabe pro Bahnkilometer betrug in England 53 % der Roheinnahme, in Preussen 60 %. (Nach der Spezialisirung der Betriebskosten ist zu vermuthen, dass in England Ausgaben für Vermehrung des rollenden Materials und der baulichen Anlagen nicht aus Betriebsfonds bestritten werden.)

Die **Durchschnittsdividende** im Jahre 1878 betrug

a) für das Stamm-Aktien-Kapital

im vereinigten Königreich $4{,}32$ %

in Preussen . . . . . { $4{,}53$ " ohne Garantie-Zuschuss; $4{,}73$ " mit " " }

b) für das gesammte Kapital

im vereinigten Königreich $4{,}32$ %

in Preussen . . . . . { $4{,}29$ " ohne Garantie-Zuschuss; $4{,}44$ " mit " " }

Hierbei ist das Kapital mit eingeschlossen, welches im Jahre 1878 weder Zinsen noch Dividende erhielt und welches im vereinigten Königreich 954 Millionen Mark oder $6{,}83$ % des Gesammt-Kapitals, in Preussen 292 Millionen Mark oder $6{,}12$ % des zinsberechtigten Anlagekapitals betrug.

Aus dem Vergleich der Ergebnisse des Jahres 1878 mit denen der Vorjahre ergiebt sich Nachstehendes:

	Vereinigtes Königreich			Preussen		
	Einnahme	Ausgabe		Einnahme	Ausgabe	
	₰	₰	in Prozenten der Einnahme	₰	₰	in Prozenten der Einnahme
			pro Zugkilometer			
1870	319	155	49%	539	302	56%
[1871	327	157	48 „	570	336	59 „]
1872	334	167	50 „	523	341	65 „
1873	351	189	54 „	516	356	69 „
1874	353	196	56 „	498	364	73 „
1875	350	191	55 „	504	326	65 „
1876	345	187	54 „	505	316	62 „
1877	343	186	54 „	496	307	62 „
1878	338	180	53 „	485	292	60 „
			pro Bahnkilometer			
1870	34 630	16 865	49%	31 493	17 648	56%
[1871	38 085	18 285	48 „	33 426	19 716	59 „]
1872	40 323	20 161	50 „	34 245	22 274	65 „
1873	43 033	23 194	54 „	36 012	24 858	69 „
1874	42 995	23 195	56 „	36 432	26 635	73 „
1875	44 002	24 027	55 „	34 892	22 554	65 „
1876	44 139	23 928	54 „	32 567	20 350	62 „
1877	44 139	23 890	54 „	31 052	19 205	62 „
1878	43 356	23 057	53 „	29 729	17 916	60 „
			pro Lokomotive			
1870	92 583	46 154	49%	97 816	54 813	56%
[1871	89 814	43 150	48 „	102 238	60 282	59 „]
1882	97 620	48 786	50 „	99 808	64 914	65 „
1873	101 136	54 605	54 „	94 537	65 256	69 „
1874	98 870	54 991	56 „	83 676	61 191	73 „
1875	98 264	53 641	55 „	83 384	53 899	65 „
1876	95 894	51 936	54 „	81 474	50 911	62 „
1877	95 001	51 414	54 „	80 857	50 008	62 „
1878	93 229	49 572	53 „	78 732	47 446	60 „

Bemerkung.

Ein Vergleich des von jeder Lokomotive durchschnittlich durchlaufenen Weges würde leicht zu irrigen Folgerungen führen können.

Jede Lokomotive hat im Laufe des Jahres zurückgelegt

	im vereinigten Königreich Zugkilometer	in Preussen Nutzkilometer
1870	—	20 389
1871	27 484	19 960
1872	29 216	20 780
1873	28 859	20 313
1874	28 043	18 547
1875	28 100	18 797
1876	27 302	18 152
1877	27 375	18 099
1878	27 214	17 964

Vorstehende Zahlen für Preussen sind die Quotienten aus den reinen Nutzkilometern (also ohne Leerfahrt und Rangirdienst), — für England aus den Zugkilometern (trainmiles) — dividirt durch die Zahl der am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen Lokomotiven. Ob die trainmiles der englischen Statistik die Leistungen im Rangirdienste mitenthalten, ist nicht klar ersichtlich. Würde für Preussen der Rangirdienst (1 Stunde = 10 km angenommen) mitgerechnet, so würden sich für 1878 ergeben pro Lokomotive 25 634 km und wenn auch die Leerfahrten eingerechnet werden = 26 731 km.

Abgesehen hiervon wird man sich bei der Betrachtung vorstehender Quotienten vergegenwärtigen müssen, dass der richtige Divisor gleich der Zahl der durchschnittlich volle 12 Monat in Betrieb gewesenen Lokomotiven sein sollte. Hiernach ist in der Preussischen Statistik von 1875 an verfahren.

Uebrigens ist im Allgemeinen zu beachten, dass der Führer und seine Lokomotive zusammengehören dergestalt, dass bei gleicher täglicher Dienstdauer die Lokomotivkilometer verschiedener Lokomotiven proportional der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Züge sind. Letztere ist in England grösser als in Preussen. Eine Lokomotive vor Personenzügen legt im Jahre etwa $1\frac{1}{2}$ mal so viel Kilometer zurück, als eine solche vor Güterzügen. Ein ziffermässiger Nachweis im Grossen ist unthunlich, weil häufig dieselbe Lokomotive zu Personenzügen, gemischten Zügen und Güterzügen verwendet wird, so dass die Zahl der Lokomotiven, welche für die im Jahre geleisteten Personenzug- resp. Güterzugkilometer in Betracht kommt, gesondert sich nicht ermitteln lässt.

Von grossem Einfluss auf die Zahl der vorhandenen Lokomotiven ist der Umstand, dass die Englischen Züge seltener Vorlegemaschinen bedürfen, also weniger Leerfahrten veranlassen und eine geringere Zahl von Reservemaschinen bedingen, als in Preussen. Von noch erheblicherem Einflusse dürften die auf den englischen Bahnen gebräuchlichen anderweiten Rangirsysteme sein, so dass man dort weit weniger Rangirmaschinen bedarf, als in Preussen. (Auf der Saarbrücker Eisenbahn erfordert der Rangirdienst mehr Lokomotiven als der Zugdienst.)

Die pro Lokomotive zurückgelegten Kilometer können also nur unter bestimmten Voraussetzungen als Massstab für das Ausnutzungsverhältniss des Lokomotivparkes gelten. Könnte man die für den Rangirdienst erforderliche Zahl von Lokomotiven aus dem Bestande ausscheiden und den übrigen Stand nach Personenzugdienst und Güterzugdienst trennen, — erst dann würde ein treffenderes Bild von der wirklichen Ausnutzung der Zugkraft gewonnen werden.

Die **Brutto-Einnahme** fiel vom Jahre 1877 gegen 1878 im vereinigten Königreich:

von 1 212,9 Millionen Mark (excl. Einnahme von Kanälen etc.)
auf 1 209,1 „ Mark, also um 3,8 Millionen Mark = 0,3 %;

pro Zugkilometer	fiel dieselbe um	5 ₰	oder	1,5 %
„ Bahnkilometer	„ „ „	783 ℳ	=	1,8 „
„ Lokomotive	„ „ „	1772 „	=	1,9 „

in Preussen fiel die Verkehrs-Einnahme von $551,_3$ Millionen Mark auf $550,_4$ Millionen Mark, also um $0,_9$ Millionen Mark = $0,_2$ %;

pro Zugkilometer fiel die Einnahme um	11 ₰	= $2,_2$ %
„ Bahnkilometer „ „ „ „	1323 ℳ	= $4,_3$ „
„ Lokomotive „ „ „ „	2125 „	= $2,_6$ „

Im Personenverkehr sind im vereinigten Königreich die Einnahmen und Personenzahlen nur in der III. Klasse gestiegen, in der I. dagegen gefallen, in der II. Klasse sind die Einnahmen gestiegen, die Personenzahlen aber unbedeutend gefallen und zwar:

	fielen I. Klasse	stiegen resp. fielen II. Klasse	stiegen III. Klasse
die Einnahmen um	— 2 405 860 ℳ = — $2,_7$ %	+ 28 760 ℳ = + $0,_{04}$ %	+ 5 778 180 ℳ = + $2,_1$ %
die Zahl der Passagiere um	— 1 370 313 = — $3,_2$ %	— 520 687 = — $0,_8$ %	+ 17 374 130 = + $3,_9$ %

In Preussen hat 1878 gegen 1877 eine Steigerung der Einnahmen nur in der I. und III. Klasse stattgefunden*), die Zahl der beförderten Passagiere ist bei allen vier Wagenklassen gefallen.

Es fielen in:

	II. Klasse	IV. Klasse
die Einnahme um	— 150 321 ℳ = — $0,_4$ %	— 77 581 ℳ = — $0,_3$ %
die Zahl der Passagiere um . .	— 573 936 = — $3,_7$ „	— 196 607 = — $0,_5$ „

Es stiegen resp. fielen in:

	I. Klasse	III. Klasse
die Einnahme um	+ 601 357 ℳ = + $7,_2$ %	+ 619 080 ℳ = + $1,_1$ %
die Zahl der Passagiere um . .	— 10 873 = — $0,_7$ „	— 268 786 = — $0,_5$ „

Die Gesammt - Einnahme von den Personenzügen im Jahre 1878 gegen 1877

stieg im vereinigten Königreich um 7 110 080 ℳ oder um $1,_3$ %
„ in Preussen um . . . . . 149 124 „ „ „ $0,_1$ „

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Jahre 1878 gegen 1877

fielen im vereinigten Königreich um 10 903 720 ℳ oder um $1,_6$ %
„ in Preussen um . . . . . 2 435 232 „ „ „ $0,_7$ „

Die Betriebs-Ausgaben pro Zugkilometer sind in beiden Ländern vom Jahre 1870 bis 1874 jährlich gestiegen, vom Jahre 1875 an dagegen gefallen.

In England war die Steigerung am grössten von 1872 zu 1873 ($13,_2$ %), in Preussen von 1870 zu 1871 ($11,_3$ %), im Jahre 1878 fiel in England die Ausgabe um 6 ₰ ($3,_2$ %), in Preussen dagegen um 15 ₰ ($4,_9$ %).

Die Kosten der Bahnunterhaltung pro Zugkilometer von Ende 1877 bis 1878

fielen im vereinigten Königreich um $2,_8$ ₰ (von $39,_0$ auf $36,_2$) oder um $7,_2$ %
dagegen fielen dieselben in Preussen um $6,_7$ ₰ oder $8,_8$ %.

Die Kosten der Lokomotivkraft, der Verkehrsausgaben und die allgemeinen Kosten pro Zugkilometer fielen

im vereinigten Königreich um $3,_0$ ₰ (von $126,_6$ auf $123,_6$) um $2,_4$ %
in Preussen um . . . . . $4,_9$ „ („ $171,_9$ „ $167,_0$) „ $2,_9$ „

*) Die auf Requisitionsschein beförderten 2 196 300 Militairs mit 2 110 616 ℳ Einnahme sind nicht mit inbegriffen.

In Preussen betrugen die Kosten des Feuerungs-Materials

	im Ganzen.	pro Lokomotiv-Nutz-Kilometer.	pro 50 Brutto-Tonnen-Kilometer.
im Jahre 1871	17 489 613 ℳ . . .	22 ₰	4,5 ₰
„ „ 1872	23 320 380 „ . . .	26 „	5,2 „
„ „ 1873	32 425 230 „ . . .	31 „	6,0 „
„ „ 1874	35 936 262 „ . . .	31 „	6,1 „
„ „ 1875	29 859 649 „ . . .	25 „	5,1 „
„ „ 1876	24 226 026 „ . . .	21 „	4,0 „
„ „ 1877	20 771 492 „ . . .	18 „	3,3 „
„ „ 1878	18 652 680 „ . . .	16 „	2,9 „

Die gesammten Betriebskosten im Jahre 1878 gegen 1877 fielen

	pro Zug-Kilometer	pro Bahn-Kilometer
im Vereinigten Königreich von 656,4 Millionen ℳ auf 642,9 „ „ um 13,5 „ „ oder 2,1 %	um 6 ₰ oder 3,2 %	um 833 ℳ oder 3,5 %
in Preussen von 341,0 Millionen ℳ auf 331,7 „ „ um 9,3 „ „ oder 2,7 %	um 15 ₰ oder 4,9 %	um 1289 ℳ oder 6,7 %

Die Einnahmen und Ausgaben fielen also gegen 1877

pro Bahnkilometer in Preussen um 1323 resp. 1289 ℳ
„ England „ 783 „ 833 „
pro Zugkilometer „ Preussen „ 11 „ 15 ₰
„ England „ 5 „ 6 „

Im Vergleiche zum Jahre 1858 stiegen die Brutto-Einnahmen
im Vereinigten Königreiche von 479,1 Millionen ℳ im Jahre 1858
auf 1209,1 „ „ „ „ 1878
excl. Nebeneinnahmen aus Dampfbooten, Kanälen etc.
also in diesen 20 Jahren um 730,0 Millionen ℳ oder 152 Prozent und pro Bahnkilometer um 39 Prozent, während die gesammte Bahnlänge um 82 Prozent zunahm;
in Preussen . . . . von 104,9 Millionen ℳ im Jahre 1858
auf 550,4 „ „ „ „ 1878
also um 445,5 Millionen ℳ oder 425 Prozent und pro Bahnkilometer um 32 Prozent, während die gesammte Bahnlänge um 287 Prozent gewachsen ist.

Das Eisenbahnnetz und der Verkehr entwickelten sich also innerhalb dieser 20 Jahre in Preussen in einem bedeutend stärkeren Verhältnisse als in England, wo das Eisenbahnnetz schon früher eine grössere Dichtigkeit erreichte.

Notizen.

Lieferung von Heizmaterial an die Beamten und Arbeiter der Staatsbahnen. Im Jahre 1878 ist auf Veranlassung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bei den Staatsbahnen und den vom Staate verwalteten Privatbahnen eine neue Einrichtung im Interesse ihrer geringer besoldeten Beamten und Arbeiter getroffen worden, welche sich nach den bis jetzt vorliegenden Berichten der Verwaltungen vortrefflich zu bewähren scheint. Es hatte sich als ein Missstand herausgestellt, dass diese Eisenbahnbediensteten für ihr Heizmaterial höhere als die gewöhnlichen Preise zu zahlen genöthigt waren, lediglich deswegen, weil sie dasselbe in kleineren Quantitäten und auf Kredit zu beschaffen pflegten. Diesem Missstande sollte dadurch abgeholfen werden, dass den Beamten und Arbeitern Gelegenheit gegeben wurde, ihr Heizmaterial, auch in kleineren Quantitäten, zu denselben Preisen, natürlich einschliesslich der tarifmässigen Frachten, zu erhalten, welche von der Verwaltung zu zahlen waren. In dem ersten Winter (1878/79) wurde seitens der Beamten und Arbeiter nur ein mässiger Gebrauch von dieser Vergünstigung gemacht; liegt es ja in der Natur der Sache, dass alle derartigen Neuerungen, so sehr auch ihr Vortheil in die Augen springt, erst nach und nach Freunde gewinnen. Dagegen hat sich schon im letztvergangenen Winter (1879/80) gezeigt, dass in der That ein lebhaftes Bedürfniss für eine solche Einrichtung bestand; die Beamten und Arbeiter sämmtlicher königlichen Direktionen haben von der ihnen eingeräumten Vergünstigung einen ganz erheblich gesteigerten Gebrauch gemacht. So war beispielsweise der Bezug von Heizmaterial in den Direktionsbezirken:

	1878/79	1879/80.
Bromberg	4480 Centner	34 500 Centner
Berlin	4900 „	36 000 „
Frankfurt	4800 „	25 000 „
Breslau (4 Betriebsämter)	5400 „	29 765 „

In ähnlicher Weise erhöhte sich die Zahl derjenigen Personen, welche ihr Heizmaterial von den Verwaltungen bezogen, beispielsweise im Bezirk Elberfeld von 251 im Winter 1878/79 auf 3090 Personen im Winter 1879/80.

Die am niedrigsten besoldeten Beamten und Arbeiter haben sich vielfach diese Vergünstigung nur aus dem Grunde nicht zu Nutze gemacht, weil ihnen die sofortige baare Bezahlung der von der Verwaltung für sie bestellten Kohlen schwer fiel, so dass sie die Entnahme auf Kredit von Händlern selbst zu höheren Preisen vorzogen. Es ist diesen Beamten daher auch noch die Möglichkeit gewährt, sich während der Sommermonate kleine Abzüge von ihren Gehältern oder ihrer Löhnung machen zu lassen, welche dann im Winter zur Bezahlung der Heizmaterialien dienen sollten. Von dieser Erleichterung haben indess bis jetzt nur in einzelnen Bezirken die Bediensteten Gebrauch gemacht.

Im Grossen und Ganzen aber hat sich die Einrichtung, wie gesagt, durchaus bewährt. Es ist daher auch nicht daran zu zweifeln, dass dieselbe je mehr und mehr von betheiligten Kreisen, in deren alleinigem Interesse sie ja getroffen ist, benutzt werden wird. —

Ueber ***die Betriebs-Einnahmen*** **der Französischen Hauptbahnen** in den Jahren 1879 und 1878 veröffentlichen die Annales des ponts et chaussées — Mai 1880 — nachstehende Uebersicht:

Bezeichnung der Bahnen.	Länge: Betriebslänge am 31. Dezember		Länge: Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		Jahreseinnahmen		Differenz von 1879 gegen 1878	Pro Kilometer: Einnahme		Pro Kilometer: Differenz von 1879 gegen 1878	
	1878	1879	1878	1879	1878	1879		1878	1879	im Ganzen	in Prozent
	Kilometer				Francs.						
Ancien réseau.											
Nord	1 311	1 311	1 311	1 311	117 646 911	115 448 712	— 2 198 199	89 738	88 062	— 1 676	— 1,87
Est	578	744	578	686	47 955 729	45 621 736	— 2 333 993	82 968	66 504	—16 464	—19,84
Ouest	900	900	900	900	80 642 743	77 841 642	— 2 801 101	89 603	86 491	— 3 112	— 3,47
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017	110 313 875	107 678 339	— 2 635 536	54 692	53 385	— 1 307	— 2,39
Paris-Lyon-Méditerranée	4 055	4 196	4 050	4 103	269 079 166	267 962 775	— 1 116 391	66 439	65 309	— 1 130	— 1,70
Midi	796	796	796	796	50 984 351	54 326 049	+ 3 341 698	64 051	68 249	+ 4 198	+ 6,55
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20	5 565 771	6 191 102	+ 625 331	278 289	309 555	+31 266	+11,24
Grande ceinture de Paris	31	31	31	31	70 658	107 462	+ 36 804	2 279	3 467	+ 1 188	+52,13
Sa.	9 688	9 995	9 683	9 844	682 259 204	675 177 817	— 7 081 387	70 459	68 588	— 1 871	— 2,66
Nouveau réseau.											
Nord	608	654	579	632	14 314 000	15 995 548	+ 1 681 548	24 722	25 309	+ 587	+ 2,38
Est	1 940	1 992	1 845	1 952	56 483 497	59 472 418	+ 2 988 921	30 614	30 467	— 147	— 0,48
Ouest	1 944	2 056	1 814	1 945	36 195 913	37 535 072	+ 1 339 159	19 954	19 298	- 656	— 3,29
Paris à Orléans	2 306	2 341	2 306	2 324	43 627 531	45 713 601	+ 2 086 070	18 919	19 670	+ 751	+ 3,97
Paris-Lyon-Méditerranée	1 543	1 543	1 438	1 543	19 979 182	21 890 117	+ 1 910 935	13 894	14 187	+ 293	+ 2,11
Midi	1 405	1 405	1 390	1 405	22 283 648	23 576 120	+ 1 292 472	16 031	16 780	+ 749	+ 4,67
Sa.	9 746	9 991	9 372	9 801	192 883 771	204 182 876	+11 299 105	20 581	20 833	+ 252	+ 1,22
Réseau spécial.											
P.-L.-M. (Rhône-Mont-Cenis)	144	144	132	132	6 191 543	6 023 945	— 167 598	46 906	45 636	— 1 270	— 2,71
Réseau de l'État.											
Chemins de l'État	1 589	1 643	1 549	1 614	13 213 522	15 162 397	+ 1 948 875	8 530	9 394	+ 864	+10,13
Compagnies diverses	996	1 008	958	989	12 747 689	13 185 331	+ 437 642	13 307	13 332	+ 25	+ 0,19
Gesammtsumme	22 158	22 776	21 689	22 375	907 295 729	913 732 366	+ 6 436 637	41 832	40 837	— 995	— 2,38

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichseisenbahnamtes für den Monat Mai 1880 entnehmen wir folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen, ausschliesslich der bayerischen Eisenbahnen:

1. Betriebsergebnisse.

	Länge. Kilometer.	Einnahme im Mai in ℳ im Ganzen.	Einnahme im Mai in ℳ für den Kil.	Einnahme in ℳ bis Ende Mai.
I. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	18 018,79	41 722 903	2319	196 006 021
gegen 1879 . . . . +	863,53	+ 1 122 742	— 79	+ 11 302 170
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung	3574,57	10 851 867	3036	52 330 452
gegen 1879 . . . . +	32,04	+ 67 929	— 15	+ 2 745 161
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	6624,37	11 327 162	1710	53 499 208
gegen 1879 . . . . +	142,50	— 116 167	— 54	+ 2 130 267
Sa. I.	28 217,73	63 901 932	2265	301 835 681
gegen 1879 . . . . +	1038,07	+ 1 074 504	— 66	+ 16 177 598
II. Bahnen untergeordneter Bedeutung . . .	389,59	294 315	755	1 367 775
gegen 1879	—	+ 15 813	+ 40	+ 109 391

2. Zugverspätungen.

Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge: fahrplanmässige Personen- u. gemischte	fahrplanmässige Güter-	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte	ausserfahrplanmässige Güter-	Verspätung der fahrplanmässigen Personenzüge.
28 604,58.	141 868.	72 628.	4427.	32 341.	Im Ganzen . 1966 Züge

davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . . . . . 972 „

also durch eigenes Verschulden . . . . 994 Züge

oder 0,70 pCt.

3. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle. Fahrende Züge.	Zahl der Unfälle. Beim Rangiren.	Zahl der getödteten und verletzten Personen. Ohne eigenes Verschulden.	Zahl der getödteten und verletzten Personen. Durch eigenes Verschulden u. Selbstmorde.
Entgleisungen 18	 47	Getödtet: 2 Personen (1 Beamter, 1 Fremder).	33 Personen.
Zusammenstösse . . . 7	 16		
Sa. 25	sonstige . . 74	Verletzt: 2 Personen (1 Beamter, 1 Fremder).	70 Personen.
(17 Güterzüge, 8 Personenzüge.)	Sa. 137		

Ueber die Eisenbahnbauten in Frankreich in den Jahren 1880 und 1881 entnehmen wir dem Berichte der Budget-Kommission über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1881 folgende Zahlen:

Nachdem das Programm des Ministers Freycinet die Zustimmung des Landes gefunden, war es zunächst schwierig, ein ausreichendes Personal und Material zur Ausführung desselben zu finden. Im Jahre 1881 werden die vorhandenen Lücken ausgefüllt und die Arbeiten vollständig und überall im Gange sein. Die von dem Ministerium für Eisenbahnbauten und die sonstigen öffentlichen Arbeiten verlangten Gelder beliefen sich demgemäss:

1879 auf Fr. 255 146 175,
1880 „ „ 356 294 475; sie betragen
1881 „ 447 826 000,

also im letzteren Jahre eine Steigerung von Fr. 192 679 825 gegen 1879 und 91 531 525 gegen 1880.

Mit diesen Summen sollen bis Ende 1880 im Ganzen 329 km, bis Ende 1881 weitere 1238 km Hauptbahnen, also im Ganzen 1567 km Hauptbahnen fertig gestellt werden. — Von den 9351 km, deren Bau genehmigt ist, sind bereits 5512 km im Bau, und für 856 km sind die Vorarbeiten im Gange. Von den noch nicht genehmigten, in das Eisenbahnprogramm aufgenommenen weiteren 8416 km sind ungefähr 7000 km soweit bearbeitet, dass sie demnächst zur Genehmigung vorgelegt werden können.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze, entnommen aus den Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts.

(Fortsetzung der Zusammenstellung im „Archiv für Eisenbahnwesen“ von 1879. S. 119 ff.).

Zusammengestellt von

Regierungs-Assessor **Seydel.**

1. Heranziehung der Eisenbahnen zu den Kreissteuern.

Erkenntniss vom 17. Februar 1879 (Entsch. Bd. 5, S. 5). Kreisordnung §§ 9—11, 14, 15, 116, 127. — Zirkularerlass vom 29. September 1856.

Da der Gewerbebetrieb einer Eisenbahn sich an den einzelnen Eisenbahnstationen vollzieht (Zirkularverfügung der Minister des Innern und der Finanzen vom 29. September 1856, M. Bl. S. 256), so kann die Eisenbahn-Verwaltung verlangen, dass sie nur nach dem für jede einzelne Station besonders berechneten Einkommen zu den Kreisabgaben veranlagt und herangezogen werde. Eine Heranziehung derselben in der Weise, dass der Kreisausschuss von dem aus allen im Kreise belegenen Stationen zusammen aufkommenden Gesammteinkommen die Steuer berechnet, ist nicht zulässig. Liegt eine der betreffenden Stationen in einer Stadt, welche von der ihr nach § 11 Abs. 2 der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 zustehenden Befugniss Gebrauch gemacht hat, so darf die Eisenbahn wegen des von dieser Station aufkommenden Einkommens überhaupt nicht unmittelbar zu den Kreissteuern herangezogen werden. (Vgl. „Archiv etc.“ von 1879, S. 121 unter No. 7.)

2. Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahn.

Erkenntniss vom 6. März 1879 (Entsch. Bd. 5, S. 15). Kreisordnung § 15.

Als die „drei letzten Jahre" nach deren Durchschnitt das steuerbare Reineinkommen einer Eisenbahn zu berechnen ist, sind das 1., 2. und 3. Jahr, welche dem Jahre, für welches die Steuer veranlagt wird, vorangehen, anzusehen, nicht das 2., 3. und 4. Jahr rückwärts.

3. Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr gemäss § 135 II 1c der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872.

Erkenntniss vom 14. September 1878 in Sachen R. ca G. Kreisordnung § 135 II 1c.

Die Inanspruchnahme eines in Bezug auf seine Eigenschaft als öffentlicher oder Privatweg streitigen Weges für den öffentlichen Verkehr gemäss § 135 II 1c der Kreisordnung ist nicht davon abhängig, dass der Kreisausschuss den Weg als für den öffentlichen Verkehr nothwendig ansehe. Es genügt vielmehr, dass der Weg für den öffentlichen Verkehr überhaupt ein Interesse hat. Wo die Wege-Polizeibehörde und ein Privater sich über die Eigenschaft eines Weges streiten, kann der gemäss § 135 II 1c seitens der Polizei erhobene Anspruch auf Grund der Würdigung des Verkehrsbedürfnisses, abgesehen von der Frage nach der rechtlichen Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen oder privaten, nur dann zurückgewiesen werden, wenn erhellt, dass der Weg für den öffentlichen Verkehr gar keine Bedeutung hat, das öffentliche Interesse also überhaupt nicht betheiligt ist.

4. Streitverfahren und Rechtsmittel in Wegepolizeisachen.

a) Erkenntniss vom 25. September 1878 in Sachen St. wider den Oberpräsidenten von Sachsen.
b) Erkenntniss vom 13. November 1878 in Sachen der Stadtgemeinde Charlottenburg ca. die Polizeidirektion daselbst.
Zuständigkeitsgesetz vom 26. Juli 1876. §§ 30 ff.
Kreisordnung §§ 61 Abs. 3, 79, 80, 135 II 1b, 170.

a) In Wegepolizeisachen findet gegen die Verfügung der Polizei-Verwaltung einer Stadt, welche nicht in einem Stadtkreise liegt, gemäss § 135 II 1 der Kreisordnung nur die Klage beim Kreisausschuss, nicht auch die Beschwerde gemäss §§ 30 ff. des Zuständigkeitsgesetzes statt.
b) Dagegen findet gegen wegepolizeiliche Verfügungen der Orts-Polizeibehörden der Stadtkreise das Streitverfahren gemäss den §§ 30 ff. des Zuständigkeitsgesetzes statt.

5. Anwendung des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Wegeanlagen.

Erkenntniss vom 30. Oktober 1878 in Sachen der Berlin-Stettiner Bahn wider den Amtsvorsteher von Westswine.

Der § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bezieht sich auf alle Arten von Wegeanlagen, mithin auch auf die Anlegung oder Umlegung von Chausseen.

6. Instruktion und Streitverfahren in Wegebausachen.

Erkenntniss vom 26. Oktober 1878 in Sachen der Gemeinde A. wider den Amtsvorsteher von B.

Kreisordnung §§ 61, 135 II.

Gegen die vom Amtsvorsteher gemäss § 61 der Kreisordnung an den Verpflichteten ergangene „Aufforderung“ zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten ist der Widerspruch beim Amtsvorsteher anzubringen, und zwar nicht als Klage, sondern zum Zwecke der Einleitung der Instruktion der Sache durch den Amtsvorsteher, welcher erst nach Maassgabe des Resultats der Instruktion seine Anträge für ein Streitverfahren stellt. Wenn dagegen ohne Weiteres polizeiliche „Anordnungen“ oder „Verfügungen“ und nicht lediglich „Aufforderungen“ gemäss § 61 a. a. O. bei der Handhabung der Wegepolizei ergehen, so sind dieselben innerhalb der gesetzlich geregelten Fristen sofort im Strafverfahren anzugreifen.

7. Ausschluss der Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Kreisausschusses in Wegesachen gemäss § 135 II 1b der Kreisordnung.

Erkenntniss vom 6. November 1878 in Sachen der Gemeinde S. wider die Königl. Regierung zu Merseburg.

Im Verwaltungsstreitverfahren unterliegt eine Entscheidung des Kreisausschusses, welche die Natur eines Interimistikums nach Maassgabe des § 135 II 1b der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 hat, der Berufung auch dann nicht, wenn wesentliche Mängel des Verfahrens vorhanden sind.

8. Wer hat die Verpflichtung zur städtischen Strassenbeleuchtung?

Erkenntniss vom 15. November 1878 (Entsch. Bd. 5 S. 404). Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 § 3.

Die städtische Strassenbeleuchtung ist als eine polizeiliche Anstalt anzusehen, die als solche von der betr. Gemeinde zu unterhalten ist, und zwar ohne Rücksicht auf die bezüglich des Wegebaues bestehenden Rechtsverhältnisse, insbesondere auch dann, wenn die betr. Strasse noch nicht regulirt, d. h. noch nicht in allen Theilen in das Eigenthum oder doch das Nutzungsrecht der Gemeinde übergegangen und ausdrücklich zu einer öffentlichen erklärt ist.

9. Fristen zur Anfechtung wegepolizeilicher Verfügungen.

Erkenntniss vom 16. April 1879 (Entsch. Bd. 5 S. 205).
Kreisordnung §§ 61, 135 II.
Zuständigkeitsgesetz §§ 30 ff.

Die Anfechtung der polizeilichen Verfügungen, welche nach § 61 der Kreisordnung an den Wegebaupflichtigen zur Herstellung der Wege ergehen, sind an eine präklusivische Frist nicht geknüpft. Die in dem Zuständigkeitsgesetz vom 26. Juli 1876 enthaltenen Fristbestimmungen finden auf wegepolizeiliche Verfügungen keine Anwendung, sind aber bei der Anfechtung von Zwangsvollstreckungen, welche auf Grund jener Verfügungen ergehen, zu beobachten.

10. Bedarf es zur Ausführung eines Bauwerkes auch dann des ortspolizeilichen Baukonsenses, wenn den Gegenstand desselben ein bereits ministeriell genehmigter Hochbau auf einem Staatsbahnhofe bildet?

Erkenntniss vom 5. September 1878 (Entsch. Bd. 5 S. 324).
Zuständigkeitsgesetz §§ 155, 156, 166.
Gesetz vom 3. November 1838 § 4.

Durch die im § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Handelsminister — jetzt dem Minister der öffentlichen Arbeiten — vorbehaltene Genehmigung aller als Theil der Bahnanlage sich charakterisirenden Anlagen, mithin auch der Bahnhofsanlagen, ist diejenige Prüfung nicht ausgeschlossen, welche die Ortspolizeibehörden hinsichtlich der in ihrem Polizeibezirke zur Ausführung kommenden Bauten nach Gesetz oder Verordnung vorzunehmen berufen sind. Vielmehr haben bezüglich aller auf den Staatseisenbahnen aufzuführenden Bauten die betr. Ortspolizeibehörden nach Maassgabe der speziellen Verordnungen das Recht der Prüfung der Entwürfe und bezw. der Ertheilung oder Versagung des Baukonsenses auch dann, wenn die betr. Pläne bereits seitens des Handelsministers (Ministers der öffentlichen Arbeiten) revidirt und genehmigt sind. — Nach Abschnitt 17 Tit. 5 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 entscheidet in den hieraus sich ergebenden Streitfragen nicht mehr wie früher der Minister, sondern das Verwaltungsgericht, während über Dispensationen von baupolizeilichen Bestimmungen der Bezirksrath und bezw. der Provinzialrath zu beschliessen hat.

11. Inwieweit kann der Baukonsens unter Bedingungen ertheilt werden?

Erkenntniss vom 1. Mai 1879 (Entsch. Bd. 5 S. 360).
Zuständigkeitsgesetz § 155.

Es ist nicht zulässig, aus Gründen, welche ausserhalb der Sache liegen und aus Nebenrücksichten gewonnen sind, die Ertheilung des Baukonsenses an Bedingungen zu knüpfen, welche mit den genehmigten Bauten in keinem inneren Zusammenhange stehen. Dagegen können dem Unternehmer eines Baues nicht blos Bedingungen, welche auf baupolizeilichen Gesichtspunkten, sondern auch solche, welche auf anderweiten polizeilichen Rücksichten, insbesondere der Feuerpolizei und der Gesundheitspflege beruhen, auferlegt werden.

12. Ansiedelungsgenehmigung zur Errichtung von Bahnwärter-Wohnhäusern.

Erkenntniss vom 25. Juni 1879 (Entsch. Bd. 5 S. 392).
Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876 § 13.

Die Frage, ob für Wohngebäude der Bahnwärter mit Rücksicht auf ihre Bestimmung zu Eisenbahnzwecken überhaupt eine Ansiedelungsgenehmigung erforderlich sei, ist zu bejahen, da im § 13 des Ansiedelungsgesetzes, welcher allgemein die Einholung einer solchen Genehmigung für alle ausserhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft zu errichtenden Wohngebäude verordnet, eine Ausnahme für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Wohngebäude nicht vorgesehen ist.

13. Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens.

Erkenntniss vom 21. September 1878 in Sachen des Deichhauptmannes M. wider den Gemeindevorstand zu Güttland.

Das Verwaltungsstreitverfahren im Sinne der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 und des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 findet nur gegen die polizeilichen Verfügungen und über das Zwangsverfahren der Orts- und Kreispolizeibehörden, — Orts- und Amtsvorsteher, Polizeiverwalter der Städte und Landräthe, — statt, nicht auch derjenigen Behörden, welche besondere Zweige der Polizei — Deichpolizei, Bergwerkspolizei, Bahnpolizei u. s. w. verwalten.

14. Verwaltungszwangsverfahren gegen den Fiskus.

Erkenntniss vom 22. Februar 1879 (Entsch. Bd. 5, S. 83). Zuständigkeitsgesetz § 33.

Die Ortspolizeibehörden können gemäss § 33 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 auch gegen den Fiskus mit Zwangsmaassregeln vorgehen. Für die Art der administrativen Zwangsvollstreckung sind jedoch die für Exekutionen gegen fiskalische Stationen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Normen, insbesondere § 33 A.G.O. I 35 und § 153 des Anhangs zur A.G.O. I 24, ebenfalls maassgebend.

Gesetzgebung.

Oesterreich. Gesetz vom 11. Juni 1880 betr. Gebührenerleichterung anlässlich der Konvertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXX, herausgegeben am 8. Juli 1880. Vgl. hiezu: Bericht des Steuerausschusses des Abgeordneten-Hauses über den Antrag des Abgeordneten Dr. Granitsch und Genossen bezüglich der Gebühren- und Stempelfreiheit bei Konvertirung von Theilschuldverschreibungen. (No. 195 der Drucks.).

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. Juli 1880 betr. die Abänderung einiger Bestimmungen des mit der Verordnung vom 10. Juni 1874 (R.G.B., No. 75) eingeführten Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrath vertretenen Königreiche etc.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXIX vom 1. Juli 1880.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an sämmtliche Bahnverwaltungen vom 1. Juli 1880 betr. die Hinausgabe der vorstehenden Verordnung.

Veröffentlicht im Centralblatt f. Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt v. 6. Juli 1880.

Der Erlass und die Verordnung betreffen die Umarbeitung des § 48 und eine Aenderung im § 50 No. 1 Abs. 1 des Betriebsreglements, und entsprechen bis auf einzelne, in dem Erlass besonders hervorgehobene, Abweichungen fast durchweg den durch Beschluss des Bundesraths für den 1. August d. J. eingeführten Aenderungen der §§ 48 und 50 No. 1 Abs. 1 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. (Vgl. Eis. Ver. Bl. 1880, S. 314 ff.)

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. Juli 1880 betr. die Regelung des Transports explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Stück XXIX vom 1. Juli 1880.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 1. Juli 1880 an sämmtliche Bahnverwaltungen über die Durchführung der vorstehenden Verordnung.

Veröffentlicht im Centralblatt f. Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt v. 8. Juli 1880.

Frankreich. Gesetz-Entwurf betr. die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betrieb derjenigen Eisenbahnen, welche vom Staate gebaut, aber nicht an Gesellschaften konzessionirt sind.

Vorgelegt in der Sitzung des Abg.-Hauses vom 1. Mai 1880. (Vgl. Journ. off. vom 11. Mai 1880, S. 5065, 66.)

Bericht der Eisenbahnkommission über vorstehenden Entwurf. (Berichterstatter Abg. Baïhaut.)

Vorgelegt in der Sitzung des Abg.-Hauses vom 21. Juni 1880. (Vgl. Journ. off. vom 8. Juli 1880, S. 7768).

Aus den Motiven des Entwurfs und dem Bericht ergiebt sich, dass bis Ende 1880 in Frankreich etwa 200 km, bis Ende 1881 etwa weitere 800 km vom Staate gebauter Eisenbahnen in Betrieb genommen werden sollen. Der Entwurf beantragt, dass diese sämmtlichen Bahnen einstweilen, bis zur endgültigen Entscheidung der Eisenbahnfrage, in derselben Weise, wie das bestehende Staatsbahnnetz in Staatsbetrieb genommen werden sollen. Der Bericht befürwortet die Annahme des Entwurfs mit der Maassgabe, dass die Ermächtigung an den Minister nur bis zum 30. Juni 1882 längstens und ferner nur für die bis zum 31. Dezember 1880 fertig zu stellenden Eisenbahnen ertheilt werden soll, welche in dem von der Kommission veränderten Entwurf einzeln aufgezählt werden (rund 260 km).

Annahme des Entwurfs der Kommission von der Abg.-Kammer in der Sitzung vom 1. Juli 1880 mit der einzigen Aenderung, dass den in Art. 1 aufgezählten Linien noch weitere 29 km hinzugefügt werden, so dass sich die Gesammtlänge der in Frage kommenden Bahnen auf 289 km beläuft.

(Vgl. stenogr. Verh. des Abg.-Hauses. Journ. off. 2. Juli 1880. S. 7436, 37.)

Vorlage des Ges.-Entwurfs an den Senat in der Sitzung vom 1. Juli 1880, welcher denselben der Eisenbahnkommission überweist.

(Vgl. Journ. off. 12. Juli 1880. S. 7972, 73. Drucks. des Senats No. 439.)

Erlass des Präsidenten der französischen Republik vom 20. Mai 1880, betreffend die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, auf den Staatseisenbahnen versuchsweise zum Zwecke der Personenbeförderung den Gebrauch von Dampfwagen mit eigenem Motor und von Tenderlokotiven geringen Gewichts zu gestatten, welche einen oder mehrere Wagen ohne Einstellung eines Schutzwagens befördern.

(Vgl. Journ. off. No. 189 vom 11. Juli 1880.)

Artikel 1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann gestatten, dass versuchsweise zum Zwecke der Personenbeförderung Dampfwagen mit eigenem Motor und Tenderlokomotiven geringen Gewichts, welche einen oder mehrere Wagen ohne Einstellung eines Schutzwagens befördern, in Gebrauch genommen werden.

Artikel 2. Das Zugbegleitungspersonal kann, wenn nur Ein Wagen gefahren wird, auf einen Maschinisten und einen die Bremse bedienenden Schaffner beschränkt werden.

Artikel 3. Die Vorsichtsmaassregeln, welche auf der Strecke und innerhalb der Bahnhöfe zu beachten sind, die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit werden durch Verfügungen des Ministers festgesetzt.

Artikel 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit der Ausführung dieses Erlasses beauftragt, welcher in der Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen ist.

Bücherschau.

Besprechungen.

Leber, Edler v. Max: Das Eisenbahnwesen in Frankreich zur Zeit der Pariser Welt-Ausstellung im Jahre 1878. Wien 1880.

Der Verfasser, welcher die Pariser Weltausstellung im Jahre 1878 im Auftrage des K. K. Handelsministeriums besuchte, hat, wie er im Vorworte bemerkt, über den engeren Rahmen hinaus, welchen die Ausstellung selbst bot, sich im Allgemeinen über den gesammten Stand des französischen Eisenbahnwesens und namentlich auch darüber Kenntnisse zu verschaffen gesucht, welche Einrichtungen nach Ansicht der massgebenden französischen Ingenieure sich gegenwärtig im Eisenbahnbetriebe am besten bewähren. Dementsprechend enthält, wie schon aus dem reichhaltigen Inhaltsverzeichnisse hervorgeht, das mit vieler Sorgfalt zusammengestellte Werk mannigfaltige Beobachtungen, Bemerkungen und statistische Angaben über französisches Eisenbahn- und Verkehrswesen, nebst vergleichenden Rückblicken auf österreichische Verhältnisse und Anschauungen.

Das französische Eisenbahnnetz hatte am 1. Januar 1879 insgesammt eine Länge von 32 341 km (konzessionirt), von denen 24 424 km im Betriebe waren. Davon entfallen auf die lignes d'intérêt général 27 841 km, lignes d'intérêt local 4500 km, während das Staatsbahnnetz 2610 km umfasste.

Zur Veranschaulichung des auf diesen Eisenbahnen, sowie ferner auf den Wasser- und übrigen Landstrassen herrschenden Verkehrs sind auf den dem Werke beigefügten Tafeln II., III., IV. die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellten drei Karten von Frankreich mitgetheilt, in welchen der im Jahre 1876 auf den drei verschiedenartigen Verkehrsnetzen ermittelte Frachtverkehr nach gleichem Maassstabe graphisch aufgetragen ist. Die graphischen Darstellungen verdienen besondere Beachtung. Der Verfasser bemerkt dazu: „Diese drei Karten sagen dem Fachmanne mehr als ein ganzes Buch mit ausweichenden oder tendenziös gefärbten Ansichten und höchst zweifelhaften statistischen Nachweisungen wie derlei leider hier zu Lande zu rein finanziellen Zwecken öfters aufgetaucht sind.“ In der That lassen die Karten in einfacher Weise beispielsweise erkennen, dass für den grossen Massenverkehr nur Wasser-

strassen und Eisenbahnen mit einander konkurriren können, und dass das Landstrassennetz lediglich dazu bestimmt ist, als Zubringer den Verkehr von und zu den Eisenbahnen und Wasserstrassen zu vermitteln, indem sich die Zugkräfte für Strasse, Eisenbahn und Kanal nach angestellten Ermittelungen ungefähr wie 1 : 6 : 36 verhalten sollen.

Zur Verbesserung der Wasserstrassen beabsichtigt die Regierung weitere Gesammt-Aufwendungen von 833 Millionen Francs im Laufe der nächsten zwanzig Jahre zu machen. Hieraus schon erhellt, welche Wichtigkeit dieselbe einem vollständig ausgebauten Wasserstrassennetze als Verkehrsmittel beilegt. Die graphische Eisenbahnkarte veranschaulicht auch die interessante Thatsache, dass der Haupt-Güter-Verkehr Frankreichs von Süden nach Norden geht, während der Personen-Verkehr sich von Westen nach Osten zieht.

Aus den statistischen Zusammenstellungen über die finanziellen Bau- und Betriebs-Ergebnisse der französischen Bahnen bis Ende 1876 ergiebt sich, dass das gesammte Eisenbahnnetz d'interêt général von 20 041 km im Ganzen 9133 Millionen Francs kostete (wovon 15 pCt. von Seiten des Staates, 85 pCt. von Seiten der Gesellschaften aufgebracht sind), woraus sich ein Durchschnittspreis von 455 744 Francs für das Kilometer berechnet; von den gesammten Linien sind 7855 km doppelgeleisig.

Die Tarife für Personenbeförderung betragen durchschnittlich auf den französischen Bahnen

in I. Klasse für das Kilometer	$11{,}_2$	Centimes	=	$8{,}_{96}$ ₰
„ II. „ „ „ „	$8{,}_4$	„	=	$6{,}_{72}$ „
„ III. „ „ „ „	$6{,}_{16}$	„	=	$4{,}_{92}$ „

Unter dem Abschnitte Brückenbauten findet sich eine belehrende Zusammenstellung französischer und österreichischer Eisenkonstruktionen für Eisenbahnbrücken nach der Stützweite geordnet nebst mehreren ausländischen grösseren Brückenbauten unter Angabe der französischen Normalien.

Tafel V. giebt die zugehörige graphische Darstellung der Gewichte und grössten zulässsigen Belastung für das Meter Stützweite, aus der sich die vortheilhafteste Konstruktion für verschiedene Stützweiten leicht übersehen lässt, was auf Seite 78/79 näher ausgeführt wird.

In der Abhandlung über französische Bogenbrücken (S. 100 bis 128) sind ausführliche Mittheilungen über die in Frankreich üblichen Berechnungsmethoden nach Bresse, Albaret u. A. enthalten, die zum Theil bereits in den Annales des ponts et chaussées veröffentlicht sind. In erster Reihe werden einfache Bogenbrücken und sog. versteifte (ponts en arc de fer à tympans rigides) zur Ausführung empfohlen.

Unter den auf Tafel VI. bis X. mitgetheilten und ausführlicher beschriebenen neueren Brückenkonstruktionen befindet sich auch der wegen seiner Bogenkonstruktion interessante Douro-Viadukt bei Porto (Portugal) mit einer mittleren Bogenöffnung von 160 m Stützweite.

Ueber den französischen Oberbau (Taf. XI.) ist zu bemerken, dass meist imprägnirte hölzerne Querschwellen verwendet werden (auf den eisernen Brücken dagegen meist Langschwellen) und dass sich die mit Kreosot imprägnirten Eichen- und Buchenschwellen 15—20 Jahre im Geleise konservirt haben, während man bei der Imprägnirung mit Kupfervitriol bemerkt hat, dass bei Regenwetter sich zwischen Holz und den

galvanisirten Schienenbefestigungen elektrische Ströme bildeten, welche die Theile rascher zersetzt haben sollen.

Die gebräuchlichsten Dimensionen und die Eintheilung der Schwellen im Geleise finden sich für die verschiedenen Gesellschaften in einer Tabelle auf Seite 158 zusammengestellt. Dieselbe zeigt indess wenig Unterschiede von den allgemein üblichen.

In Betreff der Schienen etc. ist zu bemerken, dass die Paris-Lyon-Mittelmeer-, sowie Ost- und Nordbahn ausschliesslich breitbasige Schienen verwenden, während die Westbahn dieselben auf den neueren Linien einführt, dagegen gleich der Orléans- und Südbahn für die älteren Linien das Stuhlschienen-System beibehält, und diese Anschauung „durch den Hinweis auf die grössere Stabilität des Geleises, bessere Konservirung der Schwellen, leichtere Schienenauswechselung, bessere Verwerthung der Schiene durch Umdrehung" begründet. Die Schienen werden fast ausschliesslich aus Bessemer-Stahl hergestellt, mit zwischen 30—40 kg variirendem Gewicht für das Meter, wobei die schwereren Schienen in Längen von $5{,}_5$—$6{,}_0$ m, die leichteren in Längen von $6{,}_0$—$8{,}_0$ m verwendet werden. Die Lieferungsbedingungen und Proben (s. S. 160) auf Biegung und Bruch sind ziemlich streng.

Als Schienen-Befestigungsmittel bedient man sich neuerdings galvanisirter tire-fonds mit flachem sechseckigem Kopfe oder rundem Kopfe mit viereckigem Aufsatz. Zur Stabilisirung der Verschraubung und Konservirung versucht die Ostbahn neuerdings die Betheerung der Bolzenscheiben und Muttern, während die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn durch radiale Rinnen in der Lasche und Unterseite der Mutter aufeinander eingestellt einen 4 mm starken Draht zur Fixirung einschiebt.

Die Fixirung der Schienen in der Längenrichtung ist verschiedenartig durch Schienen-Nägel, Winkel-Laschen oder Stemmkeile bewerkstelligt. Diese Versuche sind indess noch nicht endgültig abgeschlossen.

Der eiserne Oberbau ist nach dem Urtheile sämmtlicher Bahn-Ingenieure Frankreichs verwerflich. Die mit demselben gemachten Versuche sollen zu sehr ungünstigen Ergebnissen geführt haben.

Die sog. Central-Weichen-Stell-Apparate finden in Frankreich mehrfach Anwendung, besonders diejenigen der Firma Saxby & Farmer.

Die auf S. 166—195 und Taf. XII.—XIX. ausführlich behandelte Uebersicht über die französischen Fahrbetriebsmittel und neuesten Lokomotiv-Typen bietet für den Maschinen-Techniker mannigfache und lehrreiche Vergleichspunkte für eigene Zwecke (vgl. S. 174—178), namentlich da sich neuerdings für die französischen Bahnen die sog. Vierkuppler für Eil- und Personenzüge und Sechs- oder Achtkuppler für Lastzüge mehr und mehr Bahn brechen.

Die Beschreibung der sog. Lokomotiven ohne Feuerung für Tramwayzwecke auf Taf. XIX. und S. 191—195 ist eine interessante Einzelheit.

Seite 204 ff. erörtert der Verfasser die Bedenken gegen den Bau und Betrieb der unterseeischen Tunnelbahn zwischen Frankreich und England. Dieselben beschränken sich gegenwärtig mehr auf die Ausführung der sog. Uferschächte. Die Durchbohrung des Tun-

nels selbst im wasserdichten Kalksteine wird nach den am Gotthardt-Tunnel gemachten Erfahrungen mit verhältnissmässiger Sicherheit erfolgen können. Das nach der roth eingezeichneten Trace gedachte Projekt würde bestehen aus:

1. Haupt-Tunnel von Ferme Mounre nach St. Margarets = 37 km lang,

2. zwei Zufahrts-Rampen-Tunnel auf jeder Küste à $12^1/_2$ km = 25 km, wobei der Haupt-Tunnel beiläufig 100 m unter dem Meeresspiegel und mindestens 30 m unter dem Meeresgrund zu liegen käme.

Die über die neueste elektrische Beleuchtung mitgetheilten Notizen und theoretischen Auseinandersetzungen dürften für den Elektro-Techniker werthvoll und anregend sein, zumal neuerdings das elektrische Licht nicht nur für Bahnhofs-Hallen, sondern auch für Privatzwecke immer mehr Verbreitung findet, und eine allgemeine Erörterung der Prinzipien und Maschinen der Elektro-Dynamik auch für den Eisenbahn-Techniker wohl lesenswerth erscheint.

Aus vorstehender Uebersicht dürfte sich ergeben, dass das umfangreiche und interessante, auch sehr gut ausgestattete Werk eine höchst schätzenswerthe Bereicherung der Eisenbahn-Literatur bildet.

ÜBERSICHT
der
neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Böhmert, Dr. Reg.-Rath, Die Aufgaben der Volkswirthschaftslehre und Statistik. Festrede zum 51. Geburtstage des Königs von Sachsen. Dresden 1880. R. Zahn.

Buschmann, Dr. M., Freiherr von, Der Sekundärbetrieb auf den österreichischen Eisenbahnen in seiner Gestaltung bis Juni 1880. Beilage des österreichischen Centralblattes für Eisenbahnen etc.

Citters, E. de und J. C. A. van **Roosendaal,** Karte von den Eisenbahnen und Eisenbahngesellschaften in den Niederlanden. s' Gravenhage Januar 1880. Gebrüder van Cleef.

Commercial Code of the Nederlands. By the departement of foreign affairs at the Hague. Rotterdam 1880. A. Wyt & Sons.

Cremer, Chr., Durchschnittspreise für Akkordarbeiten in Maschinenfabriken. Leipzig. Baumgärtner's Buchhandlung. ℳ 2.—.

Elben, Dr. Otto, Württemberg und die Nebenbahnen (Sekundärbahnen). Stuttgart. Buchdruckerei des Schwäbischen Merkurs.

Exner, Dr. W. F., Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirthschaft. Mit Atlas. Weimar 1880. Bernhard Friedrich Voigt. ℳ 4.—.

Feldegg, Eduard v., (und O. v. Bauer), Die Rentabilität projektirter Eisenbahnen nach der Methode des Ingenieurs Jules Michel berechnet, mit Anwendung auf das Projekt der Mährischen Transversalbahn. Wien 1880. Lehmann & Wentzel.

Ferraris, Maggiorino, Sulla base principale della economia ferroviaria e sul servizio economico delle ferrovie. Torino 1880. Camilla e Bertolero.

Forschepiepe, W., Führer durch die Rheinisch-Westfälische Bergwerksindustrie. Mit Situationsplänen etc. Oberhausen a. d. Ruhr und Leipzig. Ad. Spaarmann. ℳ 9,—.

Hoefer, H., Beiträge zur Spreng- oder Minentheorie. Wien 1880. Selbstverlag des Verfassers. ℳ 2,—.

Holtzendorf, Dr. Fr. von, Rechtslexikon. Encyklopädie der Rechtswissenschaft in alphabetischer Bearbeitung. Leipzig 1880. Duncker & Humblot. ℳ 7,20.

Kesseler, C., Die Radreifenbefestigungen bei Eisenbahnwagen-Rädern. Berlin 1880. Polytechnische Buchhandlung (A. Seydel). ℳ 10,—.

Klasen, L., Grundrissvorbilder von Gebäuden aller Art. Handbuch für Baubehörden etc. Lief. 1 bis 4. Leipzig. Baumgärtner's Buchhandlung. à ℳ 3,—.

Kinnair Clark, D., Die Strassenbahnen, deren Anlage und Betrieb etc. Deutsche erweiterte Ausgabe von W. H. Uhland. Mit Zeichnungen. II. Band. Leipzig. Baumgärtner's Buchhandlung. ℳ 18,—.

Minoprio, Dr. J., Jahrbuch für Volks- und Staatswirthschaft aller Länder der Erde. 1. Jahrgang. Berlin 1880. G. Reimer.

Müller-Breslau, Heinrich F. B., Vorlesungen über Brückenbau. Theorie und Berechnung der eisernen Bogenbrücken. Mit Figurentafeln. Berlin 1880. Polytechnische Buchhandlung (A. Seydel). ℳ 9,—.

Ravenstein, E. G., Eisenbahnkarte der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und von Britisch Canada. Frankfurt a. M. 1880. ℳ 3,—.

Rehbein, H. und O. **Reincke,** Allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten nebst den ergänzenden und abändernden Bestimmungen der Reichs- und Landesgesetzgebung. Berlin 1880. H. W. Müller. ℳ 4,50.

Vereinigte Staaten von Amerika. Folgende neuesten Jahresberichte der railroad Commissioners der Einzelstaaten sind herausgekommen:

Connecticut für 1. Oktober 1878/79 mit Karte.
Iowa für 1. Juli 1878/79.
Maine für 1879.
Massachusetts für 1. Oktober 1878/79 mit Karte.
Minnesota für 1. Juli 1878/79.
Missouri für 1878.
New Hampshire für 1879.
New-Jersey für 1878.
New-York für 1877 mit Karte.
" " " 1878 " "
Ohio für 1. Juli 1877/78.
Rhode Island für 1879.
South Carolina für 1. Oktober 1878/79.
Virginia für 1. Oktober 1878/79.
Wisconsin für 1. Oktober 1878/79.

Ausserdem folgende auf das Eisenbahnwesen bezügliche Werke:

General railroad laws of Michigan 1879.
Taxation of railroad and railroad securities 1879.

Zetter, J. T., Der Asphalt und seine Verwendung in der Bautechnik. Technische Mittheilungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins, 19. Heft. Zürich 1880. Orell Füssli & Co. ℳ 1,—.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen (von F. C. Glaser). Berlin.

Band VII. Heft 1. 1. Juli 1880.

Inhalt: Der eiserne Eisenbahn-Oberbau. Ueber Gebläsemaschinen. Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbe-Ausstellung 1880. Ueber die Anwendung des amerikanischen Systems der Gepäckbeförderung auf deutschen Bahnen. Ueber radial einstellbare Achsen für Eisenbahnfahrzeuge nach dem System Klose. Ueber die mit der Blauel'schen Weiche gemachten Erfahrungen. Direkt wirkende Dampframme von M. Lacour. Der Betrieb der Hüttenwerke im Preussischen Staate im Jahre 1878. Verwendung der Eisenhohofen-Schlacken in England zu industriellen Zwecken. Correspondenz etc.

Heft 2. 15. Juli 1880.

Inhalt: Ueber die Konstruktionen, Leistungen und Betriebsverhältnisse der Sekundärbahn-Lokomotiven. Ueber Gebläsemaschinen. Versuchsfahrten über die Wirksamkeit der Klose'schen Achsenradialstellung. Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbe-Ausstellung 1880. Fahrbare rotirende Kaltsäge mit Bohrapparat. Verfahren zur Herstellung von Gussstahlketten. Ueber den derzeitigen Stand der Entphosphorung des Eisens. Neuregelung des Submissionswesens in Preussen. Correspondenz etc.

Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Berlin.

No. 13. Juli 1880.
Inhalt: Das Bahnpostwesen in Russland. Das egyptische Postwesen im Jahre 1879. Herstellung der unterirdischen Telegraphenlinie von Berlin bis Breslau. Von Damaskus durch Centralarabien nach Bagdad. Kleine Mittheilungen. Literatur des Verkehrswesens. Zeitschriften-Ueberschau.

Austria. Archiv für volkswirthschaftliche Gesetzgebung und Statistik, für Industrie, Handel, Verkehr und Patentwesen. Wien.

No. 28. 10. Juli 1880.
Inhalt: Gesetze und Verordnungen: Oesterreich-Ungarn. Deutsches Reich. Frankreich. Spanien. Portugal. Romanien. Statistik: Waaren-Ein- und Ausfuhr Oesterreich-Ungarn's in den Monaten Januar bis Mai 1880. Mittheilungen.

Bulletin du Ministère des travaux publics, Statistique et législation comparée. Paris.

Mai 1880. Inhalt: France: Répertoire des lois et décrets etc. Révision du règlement du 25 janvier 1865 relatif aux appareils à vapeur autres que ceux qui sont placés sur les bateaux. Tonnage des marchandises transportées. Garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer. Résumé des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1878 etc. Etranger: Roumanie etc.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien.

Die **No. 71—81** (17. Juni bis 13. Juli 1880) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.: (No. 72:) Central-Abrechnungs-Bureau der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. (No. 73:) Die Normen für Lokalbahnen. (No. 74:) Eisenbahnverkehr im Monat Mai 1880 und Vergleich der Einnahmen in den ersten 5 Monaten 1880 mit jenen der gleichen Periode 1879. (No. 77:) Handel und Schifffahrt auf der Donau. (No. 81:) Arlberg- und Gotthard-Tunnel in geologischer Hinsicht. Das neue Albert-Dock in London. —

Deutsches Handelsblatt. Berlin.

No. 25. 17. Juni 1880.
Inhalt: Die deutschen Hypothekenbanken im Jahre 1879. Die deutsche Handelsbilanz in den Jahren 1872—1878 auf Grundlage der neuen Publikation des statistischen Amts über die Ausfuhrwerthe (Fortsetzung). Aus England. Aus den Handelskammern. Consularberichte. Der europäische Geldmarkt.

No. 26. 24. Juni 1880.
Inhalt: Friedrich List und die Getreidezölle. Die deutsche Handelsbilanz in den Jahren 1872—1878 auf Grundlage der neuen Publikationen des Statistischen Amtes über die Ausfuhrwerthe (Schluss). Verkehrs-Entwickelung in Oesterreich. Mr. Gladstone's Budget. Aus den Handelskammern. Consularberichte. Der europäische Geldmarkt.

No. 27. 1. Juli 1880.
Inhalt: Die Getreidezölle und der ganze Zolltarif. Der Wucher und die Zinstaxe. Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat Mai 1880 und die Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai 1880. Domizilvermerk: „Zahlbar an der Gewerbskasse". Nordamerika's Zuckerindustrie. Aus den Handelskammern. Der europäische Geldmarkt.

No. 28. 8. Juli 1880.
Inhalt: Beiträge zur Währungsfrage. Der Staat in der Volkswirthschaft. Eisen und Stahl in den Vereinigten Staaten während 1879/80. Die Schifffahrtsbewegung an der Sulinamündung im Jahre 1879. Aus den Handelskammern. Der europäische Geldmarkt.

Die Eisenbahn. Zürich.

Band XII. No. 25. 19. Juni 1880.
Inhalt: Luftheizung für Eisenbahn-Fahrzeuge, von G. Pape. Mr. Law's Rapport über die Tay-Brücke (Schluss). Revue. Miscellen.

No. 26. 26. Juni 1880.
Inhalt: Lokomotivstärke, Studie von R. Abt. Verordnung des Kantons Baselstadt, betreffend Dampfkessel und andere Apparate und Maschinen, welche amtlicher Kontrole unterliegen. Revue. Miscellen.

Band XIII. No. 1. 3. Juli 1880.
Inhalt: Die Bauten für das eidgenössische Sängerfest 1880. Lokomotivstärke (Schluss). Eiserne Stosswehr der compagnie des chemins de fer du Midi. Bericht über die Arbeiten der Gotthardbahn im Mai 1880. Miscellen. Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen im Mai und vom Januar bis Mai 1880.

No. 2. 10. Juli 1880.
Inhalt: Die gerichtliche Erledigung von Eisenbahngefährdungen und die Dienstentlassung als Strafe für Eisenbahndienstvergehen. Die blähende Strecke im Gotthardtunnel. Die Melchaa-Correction bei Sarnen. Die Brücke über den Tay. Revue.

Elektrotechnische Zeitschrift. J. Springer. Berlin.

Heft VI. Juni 1880.
Inhalt: Vereinsangelegenheiten. Vorträge etc.: Dr. Werner Siemens, über elektrotechnische Hülfsmittel gegen schlagende Wetter in Bergwerken. Dr. O. Frölich, über Messung starker elektrischer Ströme. Abhandlungen: Schutzvorrichtung gegen Blitzschlag für Fernsprechapparate. — J. N. Teufelhart, die Zwischenstations-Korrespondenz mit Meyer's mehrfachem Telegraph. Dr. F. Dehms, Klappvorrichtung am Knopf des Morseschlüssels zur Anwendung bei amerikanischem Ruhestrombetrieb. Lohmeier, ein Vorschlag zur Einrichtung der Trennämter in Ruhestromleitungen. Hipp's elektrische Uhr zur Angabe der astronomischen Zeit in Genf. Kleine Mittheilungen etc.

L'Économiste français. Paris.

No. 27. 3. Juli 1880.
Inhalt: Partie économique: De la situation de la propriété foncière et des encouragements à l'agriculture. La marine marchande devant le parlement. Lettres d'Italie. Le cinquantenaire d'une colonie: l'Algérie et sa situation en 1880. Les coalitions industrielles et la concurrence étrangère. Le budget et les dégrèvements. Correspondance. Revue économique. Nouvelles. Partie commerciale. Partie financière.

No. 28. 10. Juli 1880.
Inhalt: Partie économique: De la situation de la propriété fonciére et des encouragements à l'agriculture. La répartition des fortunes de Paris. Le mouvement économique et financier en Allemagne: Les banques de prêt hypothécaire. Lettre d'un administré: Encore une fantaisie coûteuse et illégale du conseil municipal de Paris. Le mouvement économique aux États-Unis. Les discussions de la Société d'économie politique: La poste doit-elle faire concurrence aux banquiers et aux messagers? Le traité de commerce anglo-français. La spéculation sur les mines de San-Francisco. Les recettes des chemins de fer etc. Le rendement des impôts et revenus indirects en mai et juin 1880. Correspondance etc.

No. 29. 17. Juli 1880.
Inhalt: Partie économique: Les charges de l'agriculture. Le commerce de la France pendant le premier semestre de 1880. La littérature et la science socialiste. Lettres d'Autriche. Une colonie australienne (III). L'Abyssinie. Le canal maritime de Bordeaux à Narbonne. L'industrie de la bière en Europe. Correspondance etc.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, von Professor Dr. J. Conrad. Jena.

I. Band. 6. Heft.
Inhalt: John Locke als National-Oekonom, von Dr. W. v. Ochenkowski. Literatur. Miscellen.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

No. 25. 20. Juni 1880.
Inhalt: Zur Frage der Lokalbahnen (II). Die Betriebsausgaben einiger österreichischen Eisenbahnen. Excursion des Clubs österreichischer Eisenbahnbeamten nach Znaim. Eisenbahnrecht. Chronik. Miscellen. Literatur. Bücherschau.

No. 26. 27. Juni 1880.
Inhalt: Die Jahresversammlung der amerikanischen Eisenbahnmaschinenmeister. Zugsverkehr auf sächsischen Bahnhöfen. Die Drahtseilbahn auf den Vesuv. Chronik etc.

No. 27. 4. Juli 1880.
Inhalt: Zur Frage der Lokalbahnen (III). Die Schalengussräder bei Eisenbahnfahrzeugen im Winter 1879/80. Zeitungsschau etc.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Von E. Heusinger von Waldegg. Wiesbaden.

IV. Heft 1880.

Inhalt: Anlage und Erweiterung der Reparaturwerkstatt in Neumünster. Compensation für Weichengestänge. Doppel-Drahtzugbarriere. Der Inspektionsstab. Büssing's centrale Weichen- und Signalstellung mit elektrischem Verschluss der Signalhebel. Verbesserter Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge. Kondensations- und Oeltropfschmiervasen mit Glasumhüllung. Compound-Lokomotive (System Mallet). Lokomotivroste aus Flacheisen. Radreifenbefestigung von F. Schuler. Radreifenbohrmaschine für Lokomotiven- und Wagenräder. Summarische Veranschlagung der Betriebskosten von Adhäsions-Eisenbahnen. Ueber die Grenzen der Anwendbarkeit der Adhäsionsbahn und der Zahnstangenbahn in Bezug auf ihren ökonomischen Werth beim Betriebe von Gebirgsbahnen. Siederohrwerkstatt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Stendal. Bericht über Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer par J. B. Lauckman, Bruxelles.

7. livraison. 20. April 1880.

Inhalt: Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer; Mémoire de l'union des chemins de fer allemands (suite). Discours prononcé par M. Sainctelette, ministre des travaux publics, à la chambre des représentants, lors de la discussion du budget de son département pour l'exercice 1880.

8. livraison. 15. Mai 1880.

Inhalt: Discours prononcé par M. Sainctelette, ministre des travaux publics, à la chambre de représentants, lors de la discussion du budget de son département pour l'exercice 1880 (suite). Jurisprudence.

9. livraison. 1. Juni 1880.

Inhalt: Discours de M. le ministre des travaux publics, à la chambre (suite). Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer; Mémoire de l'union des chemins de fer allemands (fin). Jurisprudence. Programme du congrès internationale du commerce et de l'industrie. Exposition nationale de 1880. Télégraphes.

10. livraison. 15. Juni 1880.

Inhalt: Discours etc. (suite). Législation internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer. Postes. Télégraphes. Douanes.

11. livraison. 1. Juli 1880.

Inhalt: Chemins de fer: Traduction analytique du mémoire adressé au departement des travaux publics d'Italie par les compagnies des chemins de fer du Sud de l'Italie et des chemins de fer Romains, au sujet des travaux de la conférence de Berne. Postes etc.

Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Tübingen.

2. Heft 1880.

Inhalt: Ueber den konstitutionellen Begriff des Gesetzes nach deutschem Staatsrecht, von F. v. Matitz. Die Gestaltung des Preises unter dem Einfluss des Eigennutzes (I. Abschnitt), von Fr. J. Neumann.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 46. 18. Juni 1880.

Inhalt: Die württembergischen Staatseisenbahnen. Aus Oesterreich-Ungarn. Aus dem Deutschen Reich. Aus Bayern. Gotthardbahn. Präjudizien. Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. Vermischtes.

No. 47. 21. Juni 1880.

Inhalt: Signaltaubheit. Die französischen Eisenbahnen 1879. Das Gesetz, betr. die Lokal- und Strassenbahnen in Frankreich. Aus Oesterreich-Ungarn. Offizielle Anzeigen.

No. 48. 25. Juni 1880.

Inhalt: Aus Rumänien: Ausbau des rumänischen Eisenbahnnetzes resp. der Anschlusslinie an die türkischen Eisenbahnen etc. Bepflanzung der Eisenbahndämme und Böschungen mit Obstbäumen und Nutzsträuchern. Aus dem Deutschen Reich. Aus Oesterreich-Ungarn. Italienische Correspondenz. Schweizerische Nordostbahn. Literatur. Offizielle Anzeigen.

No. 49. 28. Juni 1880.
Inhalt: Das amerikanische System der Gepäckbeförderung. Aus Oesterreich-Ungarn. Literatur. Offizielle Anzeigen.

No. 50. 2. Juli 1880.
Inhalt: Verbesserung der durchgehenden Glockensignale. Familienbillets. Aus dem Deutschen Reich. Offizielle Anzeigen.

No. 51. 5. Juli 1880.
Inhalt: Die Restaurationswagen in den Tagesschnellzügen der Route Berlin—Frankfurt a./M. Aus Oesterreich-Ungarn. Deutsche Betriebsergebnisse pro Mai 1880. Offizielle Anzeigen.

No. 52. 9. Juli 1880.
Inhalt: Versuchsfahrten über die Wirksamkeit der Klose'schen Achsenradialstellung. Aus dem Deutschen Reich. Mittelrheinische Correspondenz. Grand Central Belge-Eisenbahn. Aus Ungarn. Literatur. Offizielle Anzeigen.

No. 53. 12. Juli 1880.
Inhalt: Reglement, betr. die Prüfung der nicht im Stations-, Expeditions- oder Büreaudienst beschäftigten mittleren und niederen Staatseisenbahnbeamten. Aus Oesterreich-Ungarn. Restaurationswagen. Italienische Correspondenz. Kartenwerke. Offizielle Anzeigen.

No. 54. 16. Juli 1880.
Inhalt: Tagesordnung der am 2. August 1880 in Baden-Baden zusammentretenden Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Feldabahn. Aus dem Deutschen Reich. Präjudizien. Gottbardbahn. England. Amerika. Offizielle Anzeigen.

No. 55. 19. Juli 1880.
Inhalt: Langschwellenoberbau. Aus Oesterreich-Ungarn. Mittelrheinische Correspondenz. Westholsteinische Eisenbahn. Sekundärbahn Kiel—Eckernförde—Flensburg. Präjudizien. Literatur. Oesterreichisch-ungarische Betriebsergebnisse pro Mai. Offizielle Anzeigen.

Folgende das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 51. 26. Juni 1880. Zum Taybrücken-Einsturz.

No. 54. 7. Juli 1880. Erwiderung auf die Denkschrift „Die Hochbau-Ausführungen des Preussischen Staates."

No. 55. 10. Juli 1880. Neuregelung des Submissionswesens in Preussen. Erwiderung auf die Denkschrift „Die Hochbau-Ausführungen des Preussischen Staates (Fortsetzung).

No. 56. 14. Juli 1880. Erwiderung auf die Denkschrift „Die Hochbau-Ausführungen des Preussischen Staates" (Schluss).

No. 57. 17. Juli 1880. Neuregelung des Submissionswesens in Preussen (Fortsetzung). Zum Taybrücken-Einsturz.

Engineering. London.

No. 754. 11. Juni 1880. Fairlie locomotive; festining railway.

No. 755. 18. Juni 1880. The Spitzberg tunnel. The Taybridge piers. Snowdows flexible coupling for screw shafts. New application of the dynamo-electric current. Tests of Baldwin locomotive.

No. 756. 25. Juni 1880. Canadian railways. Arrah road bridge. Locomotive crane at the Barrow ship-building company's works. Wire gauge. The piers of the Tay bridge. 100-ton testing machine. Kingdon's compound launch engine. Engine of the S. S. „Grecian".

No. 757. 2. Juli 1880. The Walsall boiler explosion. The piers of the Tay bridge. Bridge piers. Electric lighting. Mawlam's railway truck coupler. Cochran's portable engine. Mining and metallurgy in rhenish Prussia. Bridge over the Volga.

No. 758. 9. Juli 1880. First-class carriages for the Western-railway of France. Double drum steam ploughing engine at the Carlisle show. The Tay bridge inquiry. Wind pressures. The piers of the Tay bridge. Change of temperature of steam cylinders. Electric lighting.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

No. 26. 25. Juni 1880. Der östliche Anschlussbahnhof der Berliner Stadteisenbahn (Schluss). Zur Frage über die Windverstrebung eiserner Brücken und Brückenpfeiler.

No. 27. 2. Juli 1880. Eisenbahn-Oberbau mit Langschwellen aus Cement-Conkret-Steinen.

No. 28. 9. Juli 1880. Zur Stellung der Techniker der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Verbindung des optischen Signals (am Signalmast) mit einer auf der freien Strecke eingelegten Weiche.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 27. 3. Juli 1880. Ueber die Erhaltungskosten des eisernen Oberbaues bei der österreichischen Nordwestbahn.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover. Hannover.

Band XXVI. Heft 3. Umbau der Pfeiler der Eisenbahnbrücken über die Eider bei Rendsburg. Der Tunnel bei Altenburg.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

5. Heft. 1880. J. Stern's Tachymeter. Graphische Bestimmung der Stückmauerstärke bei gegebenem Erddrucke.



Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymann's Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

BEILAGE

ZUM

EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT.

Heft 3. **Berlin, September.** **1880.**

Die preussische Eisenbahnpolitik des Jahres 1848.

Seit Entstehung der Eisenbahnen ist in Preussen wie in den meisten andern Ländern eine starke Strömung für die kräftige Beeinflussung dieses neuen Verkehrsmittels durch die Staatsgewalt aufgetreten. Schon bei den Verhandlungen zwischen den Interessenten und der Staatsregierung über die Konzessionirung der ersten Eisenbahnen, bei den Berathungen über das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 findet sich die Auffassung vertreten, dass die Eisenbahnen ein Verkehrsmittel sind, dessen Ausbeutung der Privatthätigkeit allein und für immer nicht überlassen werden darf. Die im Jahre 1842 versammelten vereinigten ständischen Ausschüsse sprachen sich für eine umfassende Betheiligung des Staats am Bau der Eisenbahnen aus. Es ist ein jetzt allgemein gewürdigtes Verdienst des Staatsministers von der Heydt, dass er während seiner Amtsverwaltung in den Jahren 1849—1859 eine kraftvolle und zielbewusste Staatsbahnpolitik verfolgte. Von den Zeitabschnitten, während welcher diese Strömung auch auf der Oberfläche sichtbar wurde, es den Anhängern des Staatsbahnsystems nicht genügte, ihre Anschauungen theoretisch zu verfechten, vielmehr ernstlich beabsichtigt wurde, dem Staatsbahngedanken auch eine praktische Gestaltung zu geben, ist ein weniger bekannter die Amtsperiode des Ministeriums Auerswald-Hansemann, in dem Jahre 1848. Eine Andeutung über die Eisenbahnpläne dieses Ministeriums, in welchem das Portefeuille des Handels der Staatsminister Milde verwaltete, machte der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner vorigjährigen Rede vom 11. November in dem Abgeordnetenhause. Er erklärte gelegentlich der Ausführungen darüber, dass der Staatsbahngedanke von jeher gewichtige Anhänger in Preussen gehabt habe, unter Anderem (vgl. stenogr. Berichte des Abgeordnetenhauses S. 108), „dass der Handelsminister Milde und der Finanzminister Hansemann dieselbe Auffassung — dass nämlich das Staatsbahnsystem das allein richtige sei — niedergelegt haben in einer Denkschrift, die dazu

bestimmt war, Seine Majestät zu bewegen, sich für den Ankauf sämmtlicher Privatbahnen für den Staat zu entscheiden."

Diese uns zugänglich gemachte Denkschrift legt in der That Zeugniss ab von der klaren politischen und volkswirthschaftlichen Einsicht ihrer Verfasser, welche schon damals, also vor über 30 Jahren, als das gesammte Netz der im Königreich Preussen belegenen Eisenbahnen noch einen Umfang von 426 Meilen (ungefähr 3 200 Kilometer) hatte, die mit der Bewirthschaftung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften verbundenen Missstände klar erkannten und die Vortheile eines reinen Staatsbahnsystems in vollem Umfange zu würdigen wussten. Der Finanzminister David Hansemann war freilich schon seit langen Jahren ein Anhänger des Staatsbahnsystems. Er hatte dasselbe bereits in seinen in den Jahren 1837 bis 1841 veröffentlichten Schriften, besonders in dem vortrefflichen Werke: „die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniss zum Staat" (Leipzig und Halle 1837) warm vertheidigt. Im neunten Kapitel dieses Buches werden alle die Gründe, welche für den Besitz der Eisenbahnen durch den Staat sprechen, eingehend erörtert und jeder Paragraph des Kapitels schliesst mit dem ceterum censeo: „Es baue daher **der Staat** die Eisenbahnen." Die von ihm und dem Handelsminister Milde in der Reinschrift vollzogene Denkschrift ist ein so interessantes und lehrreiches Aktenstück, dass eine Veröffentlichung seines wesentlichen Inhalts auch heute noch, wo wir endlich das Staatsbahnsystem endgültig acceptirt haben, nicht ohne Interesse sein dürfte.

Versetzen wir uns in die damalige politische Lage, erinnern wir uns, dass das Ministerium Auerswald-Hansemann am 25. Juni 1848 an die Stelle des Ministeriums Camphausen trat, und dass dasselbe die Geschäfte bis gegen Mitte September 1848, also im Ganzen nur etwa zehn Wochen, führte. Eine der ersten, von ihm in Aussicht genommenen und vorbereiteten grossen organisatorischen Maassregeln war der Entwurf eines Eisenbahnprogramms. Zu diesem Zwecke wurde der Entwurf eines Gesetzes ausgearbeitet, „über die Erwerbung der von Aktiengesellschaften gebauten oder noch im Bau begriffenen Eisenbahnen, und die Beschaffung der dazu, sowie zur Herstellung einiger anderer Eisenbahnen, namentlich der Ostbahn, erforderlichen Geldmittel." Die Regierung verlangt einen Kredit von 50 Millionen Thalern, um, wie es in der Einleitung des Gesetzentwurfes selbst heisst, „den allmäligen Uebergang der Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates vorzubereiten, und um den Ausbau bereits begonnener Bahnen, sowie die Ausführung der zur Vervollständigung des preussischen Eisenbahnnetzes noch herzustellenden Eisenbahnen zu fördern." Die Begründung dieses Gesetzentwurfes erfolgt in der vorstehend erwähnten „Denkschrift, die Erwerbung und den Bau von Eisenbahnen betreffend."

„Wenn man erwägt," so beginnt dieselbe, „dass die Eisenbahnen als die wichtigsten Hebel zur Beförderung des Verkehrs in Handel und Industrie, für eine der wohlthätigsten und segensreichsten Erfindungen erachtet werden müssen, und dass bei dem gegenwärtigen kritischen Zustande aller finanziellen Verhältnisse die Auflösung und der Untergang mehrerer inländischer Eisenbahnunternehmungen zu befürchten ist, so kann darüber kein Zweifel sein, dass die Regierung unverweilt mit kräftiger Hülfe einschreiten müsse." Die missliche Lage sei entstanden durch die

allzu grosse Zahl der gleichzeitig unternommenen Bahnen. Sie mache sich nicht allein in den Kreisen der Börse, sondern vor Allem bei dem grösseren Publikum fühlbar, da die Mehrzahl der Eisenbahnaktien sich in Privatbesitz befinde. Nach Aufzählung der einzelnen nothleidenden Bahnen wird es für höchst bedenklich erklärt, wenn man etwa den Bau der Eisenbahnen ganz aufgeben wollte. Dann würden alle die in Eisenbahnbauten angelegten Gelder verloren gehen, überdies aber zahlreiche Arbeiter, welche beim Eisenbahnbau nützlich beschäftigt seien, ihr Brod verlieren, und alle die gewerblichen Anstalten, welche Materialien für die Eisenbahnen liefern, ins Stocken gerathen. Es seien daher von den verschiedensten Seiten Gesuche um Staatshülfe an die Regierung gelangt.

„Wollte man," so heisst es wörtlich weiter, „nur einzelnen Bahnen Hülfe gewähren, so würde dies Klagen über Bevorzugung hervorrufen und die Unterstützung ohne wesentlichen Einfluss auf das Ganze bleiben.

Es erscheint daher erforderlich, zu dem Prinzip überzugehen:

dass der Staat selbst die Vollendung angefangener Bahnen, sowie überhaupt die Leitung und Verwaltung der Eisenbahnen übernehme und allmälig alle Bahnen im Interesse des Gesammtwohles in seiner Hand zu einem organischen Ganzen vereinige,

oder mit anderen Worten:

die Eisenbahnen müssen allmälig Staatseigenthum werden."

„Es erscheint dies um so nothwendiger, als sich voraussehen lässt, dass die Privateisenbahn-Gesellschaften, sobald sie sich selbst überlassen bleiben und günstigere Umstände und Zeiten für sie eintreten, sich zu einem vollständigen Systeme aneinanderschliessen, dadurch die Konkurrenz anderer Transportanstalten mit noch grösserem Erfolge überwinden und sich allmälig ein faktisches Monopol aneignen."

„Die Hauptbahnlinien sind bis auf die grosse Ostbahn und die Verbindung zwischen Posen und Breslau und resp. Glogau bereits vollendet; schon haben die Gesellschaften angefangen, sich zu grösseren gemeinsamen Transportanstalten zu assoziiren, um mehr und mehr namentlich den Gütertransport an sich zu ziehen, wie dies z. B. auf der Route von Hamburg und Stettin über Berlin nach Wien, von Köln nach Bremen, Hamburg, Leipzig und Berlin, und von Paris nach dem Rhein der Fall ist. Ein solches Transportmonopol kann indess auf die Dauer nur dann ohne Nachtheil bestehen, wenn es sich in den Händen des Staates befindet, der dasselbe nicht als eine Finanzquelle, sondern als ein Mittel betrachtet, das öffentliche Wohl zu befördern."

„Kann gleich den meisten preussischen Eisenbahn-Gesellschaften im Allgemeinen das Anerkenntniss einer wohlgeordneten, die Bedürfnisse des Verkehrs möglichst berücksichtigenden Verwaltung nicht versagt werden, so lässt sich doch nicht verkennen, dass der Staat den Anforderungen, die man an das Institut zu machen berechtigt ist, noch vollkommener zu genügen im Stande sein wird, als Privatgesellschaften, weil er sich in der Lage befindet, die Interessen des Verkehrs selbst mit Hintenansetzung seines eigenen finanziellen Vortheils lediglich zum Besten des Publikums zu berücksichtigen."

Es wird nunmehr untersucht, welche Wege zum Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat vorhanden sind. Von einer Expropriation glaubt die Denkschrift, als einem zu gewaltsamen Eingriff in das Privateigenthum, absehen zu müssen. Im Uebrigen aber sei bis dahin nur vorgesehen, dass bei den in Gemässheit der Kabinetsordre vom 22. November 1842 theils durch Betheiligung des Staates am Aktienkapital, theils durch staatliche Zinsgarantien unterstützten Eisenbahnen die von den Eisenbahnen zurückzuerstattenden Zuschüsse zur allmäligen Amortisation des Aktienkapitals verwendet werden sollten. Ausserdem solle die nach den §§. 38 und 39 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 eingeführte Eisenbahnabgabe zum Ankauf von Eisenbahnaktien gebraucht werden.

Wollte man diesen letzteren Weg beschreiten, so würden, wie die Denkschrift ausrechnet, „ohne eine auf die Beschleunigung des Erwerbs gerichtete anderweite Maassregel die Eisenbahnen (jedoch noch immer mit Ausnahme derjenigen Privatbahnen, welche nicht sechs Prozent ertragen) erst in einem Zeitraum von 50 bis 82 Jahren in das Eigenthum des Staates übergehen. Den Ablauf einer so langen Zeit abzuwarten, dürfte einer Verzichtleistung auf die Erwerbung ziemlich gleichkommen. Welche Umgestaltungen bis dahin die in der kräftigsten Entwickelung begriffene Technik in dem Systeme der Transportmittel herbeiführen wird, lässt sich kaum absehen, und es ist also dieserhalb schon dringend nothwendig, dass ein früherer Uebergang der Eisenbahnen in das Eigenthum des Staats erfolge."

„Erwägt man nun auf der einen Seite die unverkennbaren Nachtheile, welche dem Gemeinwohl drohen, wenn die Eisenbahnen auch fernerhin noch durchgehends von Privatgesellschaften verwaltet werden, und zieht man andererseits die erwähnten Bedrängnisse in Betracht, in welchen sich viele Eisenbahn-Gesellschaften befinden, so scheint schon jetzt der Augenblick gekommen zu sein, wo der Staat mit der Erwerbung des Eigenthums der Privat-Eisenbahnen den Anfang machen muss."

Obwohl nun die Regierung von Eisenbahn-Direktionen und Aktionären vielfach um Hülfe angegangen und das Prinzip der Erwerbung der Eisenbahnen für den Staat von vielen Seiten als nothwendig dargestellt worden ist, so würde doch der Erwerb der Bahnen im Wege einer auf Ankauf der einzelnen Aktien gerichteten Unterhandlung nicht nur sehr schwierig, sondern so gut als unausführbar sein. Denn wenn auch viele der Aktionäre geneigt sein möchten, ihre Aktien dem Staate zu verkaufen, so dürfte doch ein anderer Theil dies besonders dann, wenn er einen Abschluss für wahrscheinlich erachtete, in der Voraussetzung verweigern, dass der Staat, um den Zweck zu erreichen, zu grösseren Bewilligungen sich genöthigt sehen werde. Wollte man aber die Aktien ohne weitere Unterhandlung an den Börsen aufkaufen, so würde dies die Preise künstlich steigern und dem Staate das Unternehmen wahrscheinlich so vertheuern, dass er sein Vorhaben aufgeben müsste."

„Es erscheint daher nothwendig, dass mit den sich meldenden Gesellschaften unterhandelt werde, um zunächst einen Beschluss wegen deren Auflösung nach Maassgabe der in den einzelnen Statuten enthaltenen Bestimmungen herbeizuführen, und dass die Gesellschaften demnächst Bevollmächtigte ernennen, um wegen des Erwerbspreises abzuschliessen. Zur Auflösung sind zwar in der Regel $^{2}/_{3}$ oder $^{3}/_{4}$ der Stimmen (mit

verschiedenen Modalitäten) erforderlich; diese Majorität dürfte sich aber bei mehreren Gesellschaften doch finden, wenn die Regierung ihre Absicht, die Bahnen zu einem den Zeitverhältnissen und der Rentabilität der Unternehmungen angemessenen Preise anzukaufen, öffentlich zu erkennen giebt. Der Widerspruch des Einzelnen würde bei diesem Verfahren in dem Willen der Majorität untergehen."

„Demnächst wäre die Aufgabe, den richtigen Satz zu treffen, um den Aktionären gerecht zu werden, ohne den Staat zu sehr zu belasten, wobei als Grundsatz festzuhalten sein wird, dass der Staat das Eigenthum der Gesellschaften nur zu einem der Sachlage entsprechenden Werthe erwerben kann."

„Die Uebernahme der Bahnen seitens des Staats würde sodann in der Weise erfolgen, dass die Prioritäts-Obligationen auf ihn als Schuldner übergehen, wogegen die Inhaber derselben nichts zu erinnern haben könnten, da die Sicherheit ihrer Kapitalien dadurch nur erhöht werden würde. Abzufinden wären nur die Inhaber der Stammaktien und zwar am füglichsten durch zinstragende Staats-Obligationen. Die Zinsen der neuen Obligationen würden durch die Einnahmen der Bahnen zu decken sein und durch Vereinfachung der Verwaltung dürfte sich vielleicht noch ein Ueberschuss ergeben."

„Es leuchtet ein, dass die Regierung auf einzelne Bahnen vorzugsweise ihr Augenmerk zu richten haben wird; sie muss sich indess hierüber die Bestimmung, nach Maassgabe, wie sich die einzelnen Gesellschaften melden, und mehr oder weniger billig finden lassen werden, lediglich vorbehalten."

„Auf unbillige Forderungen wird gar nicht einzugehen sein. Gerade aus der Konkurrenz der Meldungen wird der Vortheil einer Auswahl und der den Interessen des Gemeinwohls am meisten entsprechenden Behandlung hervorgehen."

Das von Privatpersonen im Eisenbahnbau bis dahin angelegte Kapital wird nach den Anlagen der Denkschrift auf etwa 100 Millionen Thaler geschätzt; jedoch werde hierdurch im Augenblick ein Werth von etwa nur 80 Millionen Thalern vorgestellt. Einstweilen werde daher ein Kredit von 50 Millionen Thalern genügen, nicht nur zum Ankauf eines ansehnlichen Netzes von vollendeten und unvollendeten Eisenbahnen, sondern auch zum Ausbau der begonnenen Staatsbahnen, insbesondere der Ostbahn, der Saarbrücker und der Berliner Stadteisenbahn. Die Berechnungen, welche zur Begründung dieser Annahmen für die Ostbahn und Saarbrücker Bahn aufgestellt werden, sind im Augenblick nicht weiter von Interesse. Was die Schrift über die Berliner Stadtbahn sagt, liefert aber wiederum einen so merkwürdigen Beweis für den richtigen Einblick in die Verkehrsverhältnisse der Hauptstadt, dass wir nicht unterlassen wollen, auch diese Ausführungen ihrem Wortlaute nach wiederzugeben:

„Ein wahrhaftes Bedürfniss ist", so sagt die Denkschrift, „endlich noch die baldige Herstellung der auf Pferdebetrieb berechneten Berliner Stadtbahn, welche eine immer fühlbarer werdende Lücke im Preussischen Eisenbahnnetz ausfüllen wird, indem sie bestimmt ist, die verschiedenen in Berlin mündenden Eisenbahnen unter einander und mit der Spree und dem neuen Schifffahrtskanal in eine unmittelbare Schienenverbindung zu setzen. Es wird dadurch die mit einem raschen und billigen Transport-

system unverträgliche Umladung der Güter vermieden, und die rasche Konzentrirung von Betriebsmitteln auf Einem Bahnhof möglich gemacht, was namentlich in militärischer Beziehung von grosser Wichtigkeit ist. Die Ausführbarkeit, sowie die Nützlichkeit einer solchen Anlage in kommerzieller und militairischer Hinsicht unterliegt keinem Zweifel. Es war Hoffnung vorhanden, diese Bahn durch eine Privatgesellschaft zur Ausführung zu bringen; die neueren politischen Ereignisse haben indess diese Aussicht zerstört."

„Nach dem Plane der Regierung soll die Ausführung zunächst sich beschränken auf die südwestliche Seite der Stadt, wodurch die Bahnhöfe der Berlin-Stettiner, der Berlin-Hamburger, der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Berlin-Anhaltischen und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn unter einander und mit der Spree, sowie mit dem im Bau begriffenen neuen Schifffahrtskanale bei Berlin in Verbindung gesetzt würden. Der nordöstliche Theil der Bahn, von dem Bahnhofe der Berlin-Stettiner bis zum Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, kann und muss noch ausgesetzt bleiben, bis die Lage des hiesigen Bahnhofs für die grosse Ostbahn feststeht. — Die Kosten des südwestlichen Theils der Bahn, welcher die beiden Ueberbrückungen der Spree in sich schliesst, sind zu 2 Millionen Thaler veranschlagt."

Die Regierung schlägt sodann vor, die erforderlichen 50 Millionen Thaler in der Weise flüssig zu machen, dass für 30 Millionen Thaler vierprozentige Staatseisenbahn-Obligationen ausgegeben, 10 Millionen aus den zu schaffenden Domänen-Schuldscheinen entnommen und für 10 Millionen Thaler unverzinsliche Eisenbahn-Kassenscheine ausgegeben werden. Die Staatseisenbahn-Obligationen seien mit $^1/_2$ Prozent jährlich und den entsprechenden Zinsen zu amortisiren. Alsdann fährt die Denkschrift fort:

„In nationalwirthschaftlicher und finanzieller Beziehung dürfte der vorstehende Plan zur Aufbringung der nöthigen Fonds keinem gegründeten Bedenken unterliegen. Die Belastung des Staatskredits mit dem Kostenbetrage der Eisenbahnen scheint um so unbedenklicher erfolgen zu können, als dafür wirkliche rentable Werthe gewonnen und zugleich die Mittel gewährt werden, der Arbeit und Industrie auf eine Reihe von Jahren ein grossartiges Feld gemeinnütziger Thätigkeit und Wirksamkeit zu eröffnen. Die Abfindung der Eisenbahn-Aktionäre in Staatsobligationen würde nebenbei den erheblichen Vortheil gewähren, dass der Effektenmarkt von einer beträchtlichen Summe von Eisenbahnaktien und Quittungsbogen befreit würde. Zwar würden Staatsobligationen an deren Stelle treten; diese gewähren indess den Gläubigern eine verstärkte Sicherheit und unterliegen, als ein Papier mit festem Zinsfusse, nicht den grossen und verderblichen Kursschwankungen der Privat-Eisenbahneffekten, welche zum Theil gerade wegen der schwankenden Einnahmen das Vertrauen verloren haben."

„Die Ausgabe von 10 Millionen Thalern in zinslosen Kassenscheinen könnte bedenklicher erscheinen. Berücksichtigt man indess den besonderen gemeinnützigen Zweck, der damit erreicht werden soll, und erwägt, dass wirkliche und zwar sehr werthvolle Objecte dafür erworben werden, auf welche die Scheine besonders fundirt werden sollen, ferner, dass die Ausgabe nur allmälig nach Maassgabe des jährlichen Bedürfnisses erfolgen würde, so dürfte durch die Kreirung dieser an sich mässigen Summe von

zinslosen Scheinen der Staatskredit durchaus nicht gefährdet erscheinen, vielmehr anzunehmen sein, dass die Scheine sich eines gleichen Vertrauens wie unsere Kassenanweisungen erfreuen werden. In den östlichen Provinzen würden übrigens dieselben sogar einem Bedürfniss abhelfen, welches sich dort oft und dringend ausgesprochen hat. Denn während in den Hauptstädten die bisherigen Kassenanweisungen ein genügendes Circulationsmittel bieten, kommen sie auf dem Lande nur spärlich vor. In den östlichen Landestheilen würden also die Eisenbahnkassenscheine zuerst die Kassenanweisungen vertreten und später auch die Darlehnskassenscheine ersetzen, wenn letztere als eine ephemere Schöpfung aus dem Verkehr wieder verschwunden sein werden."

„Zwar erscheint der Betrag des zum Erwerbe und Bau sämmtlicher Eisenbahnen erforderlichen Kapitals sehr gross; allein gerade mit dem Prinzipe einer sparsamen Verwaltung wird eine grosse Ausgabe im Interesse des allgemeinen Wohls gerechtfertigt. Die wahre Staatsökonomie gestattet nicht nur, sie gebietet die Anwendung grosser Mittel, wenn selbige nur zweckmässig angelegt werden. Je mehr Kapital auf diese Weise verwendet wird, um so gewisser ist eine Vermehrung des Volksreichthums, um so leichter werden die Staatsbürger zur Förderung des Ganzen beizutragen im Stande sein, und um so gewisser wird sich hieran eine Steigerung der Staatseinnahmen knüpfen."

„Mit der Ausführung des vorentwickelten Plans würden demnach zusammengefasst im Wesentlichen folgende wichtige Vortheile verbunden sein:

„I. Der Uebergang der Eisenbahnen in das Eigenthum des Staats, wodurch

1. sämmtliche inländische Bahnen allmälig zu einem organischen Ganzen vereinigt und der wichtige Zweck erreicht würde, dass die Eisenbahnen nicht mehr den Interessen einzelner Gesellschaften, sondern allein dem Gesammtwohl dienen;
2. würde die Vereinfachung und Einheit in der Verwaltung bedeutende Ersparnisse möglich machen, wodurch dem Staate eine um so grössere Rente gesichert und eine um so schnellere Amortisation der ausgegebenen Obligationen herbeizuführen wäre;
3. vermöchte der Staat durch Tarifermässigungen (die nur zuweilen im Interesse der Privat-Gesellschaften liegen) entweder für den gesammten Verkehr, oder doch in einzelnen leidenden Landstrichen und Provinzen die wohlthätigsten Erfolge herbeizuführen."

„Die vorgedachten Vortheile werden zwar in ihrem vollen Umfange erst dann eintreten, wenn der Staat alle oder doch die meisten Bahnen erworben haben wird, ein Ziel, welches vielleicht erst nach geraumer Zeit zu erreichen ist. Dieselben werden indess mehr oder weniger dem Gemeinwohl schon durch den Erwerb mehrerer Bahnen zu Gute kommen, indem schon der Besitz mehrerer Bahnen in Verbindung mit den Rechten, welche der Staat insbesondere bei den garantirten Bahnen sich vorbehalten hat, hinreichenden Einfluss auf die Verwaltung der übrigen, einstweilen noch im Eigenthum der Gesellschaften verbleibenden Bahnen sichern dürfte."

„II. Es werden die Mittel gewährt, um

1. einige der im Bau begriffenen Privat-Eisenbahnen, deren Fortsetzung von den betreffenden Gesellschaften nicht zu erwarten sein möchte, auszubauen,
2. die grosse Ostbahn und zwei andere, zwar kleine, aber doch auch sehr nothwendige Bahnen kräftig in Angriff zu nehmen, ein Ziel, auf dessen baldige Erreichung die Regierung das grösste Gewicht legen muss;
3. würde der Gewerbthätigkeit neues Leben zugeführt, indem der Angriff umfassender Eisenbahn-Bauten zahlreichen Handarbeitern, Gewerben und Fabriken Gelegenheit zu dauernder gemeinnütziger Beschäftigung gewähren würde,

mit einem Worte, das ganze Projekt scheint in Anlage, Handhabung und Verfolg eine glückliche Lösung der verschiedensten wichtigsten Fragen zu verheissen".

Die Denkschrift schliesst mit der Empfehlung des entsprechenden Gesetzentwurfs zur Annahme. Sie ist, wie bemerkt, bereits in der Reinschrift unter dem Datum: Berlin, im August 1848, vollzogen von dem Finanzminister Hansemann und dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Milde. Auch der Entwurf der königlichen Botschaft, mittelst welcher der Gesetzentwurf der zur Vereinbarung der preussischen Staatsverfassung berufenen Versammlung vorgelegt werden sollte, ist von dem Minister Milde in Reinschrift vollzogen gewesen.

Wir führen diese Aeusserlichkeiten nur deswegen so genau an, um darzuthun, dass in der That Anfang August 1848 Alles vorbereitet war, um der Nationalversammlung, deren Ausschüsse im Juli über die Verfassung beriethen, diese gewichtige, für die ganze Entwickelung des Verkehrs so sehr bedeutsame Vorlage zugehen zu lassen. Der weitere Verlauf der Ereignisse und der bald darauf erfolgende Rücktritt des Ministeriums Auerswald-Hansemann liessen das Projekt nicht zur Reife gelangen.

Die folgenden unruhigen Wochen waren eben ein wenig geeigneter Zeitpunkt zur Vorlage eines Gesetzentwurfs, in welchem es sich um Entscheidung einer für die ganze Entwickelung des Staates ausserordentlich wichtigen Frage, um die Bewilligung sehr bedeutender Mittel handelte. Auch während der nächsten Monate konnte diese Angelegenheit nicht weiter verfolgt werden. Das demnächst eintretende Ministerium Pfuel fungirte bekanntlich nur kurze Zeit. Anfang Dezember 1848 trat v. d. Heydt als Handelsminister in die Regierung ein. Dieser nun griff sofort wiederum in die Eisenbahnpolitik mit kräftiger Hand ein. Er liess sich über die Pläne der Minister Hansemann und Milde Vortrag halten und trat sodann mit dem Finanzminister in Berathung darüber, ob und in welcher Weise denselben nunmehr Fortgang zu geben sei. In einem Schreiben vom 2. Januar 1849 wird unmittelbar an die vorigjährigen Vorlagen angeknüpft, indessen bemerkt, dass seitdem die Verhältnisse sich in manchen Beziehungen allerdings geändert hätten. Gleichwohl werde die Frage, ob das Ziel, die Regierung in den Besitz der Privatbahnen zu setzen, weiter zu verfolgen, und welche Schritte zur Verwirklichung desselben, wenn auch in beschränkterem Umfange, erforderlich seien, einer Erwägung umsomehr bedürfen, als vor kurzem wiederum die Uebernahme der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn seitens des Staats in Anregung gebracht worden. Jeden-

falls müsse unverweilt darauf Bedacht genommen werden, einen Kredit zum Ausbau der Ostbahn, der Saarbrücker, der Berliner Verbindungs- und der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (späteren Westfälischen Bahn) zu erlangen.

Die weitere Behandlung dieser Fragen führte zur Vorlage des Gesetzentwurfs betr. den Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel an die Kammern, Anfangs September 1849. Der Entwurf wurde der zweiten Kammer mit einer von dem Minister für Handel etc. v. d. Heydt und dem Finanzminister v. Rabe unterzeichneten Denkschrift vom 29. August 1849 überreicht, welche indess keinerlei eisenbahnpolitische Erörterungen enthielt. Die Kammern ertheilten dem Entwurf mit einigen nicht wesentlichen Aenderungen ihre Zustimmung, derselbe wurde als Gesetz vom 7. Dezember 1849 (Ges.-Samml. S. 437). veröffentlicht.

Hatte hiernach die Hansemann-Milde'sche Denkschrift vom August 1848 auch keine direkten, unmittelbaren Folgen, so war sie doch indirekt für die Richtung, welche die Eisenbahnpolitik des Ministers v. d. Heydt einschlug, ohne Zweifel von Bedeutung. Der Minister befand sich in der glücklichen Lage, an vorhandene Traditionen anknüpfen, auf einem bereits bezeichneten Wege weiter vorwärts schreiten zu können. In wie hohem Grade aber der Bau der Ostbahn, der Saarbrücker und der Westfälischen Bahn dazu beigetragen hat, die Durchführung einer Staatsbahnpolitik in Preussen zu erleichtern, das bedarf heutzutage keiner weiteren Ausführung. Fasste doch der Staat hiermit gleichzeitig an drei Stellen seines zerklüfteten Gebietes festen Fuss, gewann er auf diese Weise das Terrain, um an diesen drei Punkten seinen berechtigten Einfluss auf die weitere Entwickelung des Eisenbahnwesens ausüben zu können.

Die Eisenbahntarif-Frage in Frankreich.

Im Anschluss an die Veröffentlichung über die Verhandlungen betr. den Ankauf der Orléansbahn durch die französische Staatsregierung geben wir im Nachstehenden, theils im Auszug, theils in wortgetreuer Uebersetzung, den Hauptinhalt des Berichtes, welchen der Abgeordnete Waddington namens der ersten Unterkommission der Eisenbahnkommission an das französische Abgeordnetenhaus über die Eisenbahntarife der französischen Gesellschaften erstattet hat.*)

„Von allen den Fragen", so beginnt der Bericht, „welche bei der Verwaltung der Eisenbahnen zu lösen sind, ist keine wichtiger, keine, mit welcher die öffentliche Meinung sich eingehender beschäftigt, als die Tariffrage. Der Wohlstand eines Landes, der Gang seiner Geschäfte, hängen in hohem Grade ab von den Verkehrswegen, von den Beförderungsbedingungen, welche dem Handel und der Industrie gewährt werden. Mit Recht hat man wohl gesagt, dass die Lösung der Frage der Bewirthschaftung der Eisenbahnen nicht weniger wichtig ist, als die Annahme dieses oder jenes Zollsystems."

Es haben sich daher seit Jahren auch in Frankreich Kommissionen, die theils von der Regierung, theils von der Volksvertretung niedergesetzt wurden, mit der Berathung der Eisenbahntariffrage beschäftigt. Schon im Jahre 1863 verlangte eine von der Regierung eingesetzte Kommission durch den Mund ihres Berichterstatters Michel Chevalier gewisse Aenderungen der Personen- und Gütertarife. Sie schlug die Abschaffung der vorherigen Genehmigung der Tarife von Seiten der Aufsichtsbehörden vor. Die im Jahre 1870 begonnene Untersuchung wurde durch den Krieg unterbrochen, nach Beendigung desselben im Jahre 1871 durch die Nationalversammlung wieder aufgenommen. Das durch diese Untersuchung gesammelte reiche Material ist durch den Abg. Dietz-Monin verarbeitet. Derselbe verlangte in seinem, am 2. August 1875 vorgelegten Schlussbericht eine mündliche, kontradiktorische Enquête über die Grundzüge eines Tarifsystems. Im Jahre 1876 war die Eisenbahntariffrage gleichfalls Gegenstand der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses bei Gelegenheit der Berathungen über den Erwerb der nothleidenden Bahnen durch die Orléansbahn. Die sonst mehrfach von einander abweichenden Resolutionen verlangten übereinstimmend die Ausübung einer wirksamen Staatsaufsicht über die Eisenbahntarife. Die Arbeiten einer neuen, im Mai 1877 eingesetzten Kommission wurden durch die plötzliche Auflösung der Kammer unterbrochen. — Demnächst beauftragte auch die Eisenbahnkommission des Senates eine Unterkommission mit Berathung der Tariffrage. Die Ergebnisse derselben sind in einem vortrefflichen, dem Senate am 13. Dezember 1878 vorgelegten Berichte des Senator George enthalten. Während der Jahre 1878 und 1879 beschäftigte sich der von dem Minister Freycinet eingesetzte hohe

*) Siehe Archiv f. Eisenbahnwesen. 1880. Heft 1. S. 18—32. Der Bericht Waddingtons ist der Abg.-Kammer schon am 7. Mai d. J. vorgelegt, indessen erst abgedruckt im Journ. off. vom 1. August d. J. S. 8994—9011. (Drucks. 2586.)

Rath der Verkehrswege (conseil supérieur des voies de communication) wiederholt mit Betriebs- und Tariffragen, was den Ministern Freycinet und Varroy Veranlassung gab, mit den sechs grossen Gesellschaften über Aenderungen in ihrer Verwaltung und ihrem Betrieb ins Benehmen zu treten. Diese Besprechungen haben, soviel bekannt, bisher zu keinem Ergebniss geführt, der gegenwärtige Bericht hat dieselben daher auch nicht berücksichtigt.

Diese umfassenden und gründlichen Vorarbeiten enthalten ein völlig genügendes Material, so dass es dem Berichterstatter nicht nöthig schien, noch eine neue Untersuchung zu veranstalten. Dass über die Eisenbahntarife viele und berechtigte Beschwerden geführt werden, wird daher als eine feststehende Thatsache angenommen, und der Bericht beschäftigt sich hauptsächlich mit den Aenderungen, welche erforderlich, und den Mitteln, welche zur Durchführung derselben anzuwenden sind. Der Bericht zerfällt in zwei Theile. Der erste behandelt die Personen- und Eilguttarife, der zweite die gewöhnlichen Frachttarife.

I.

Die Personen- und Eilguttarife (grande vitesse).

Die Gesammteinnahmen der französischen Eisenbahnen für Personen-, Gepäck-, Post-, Eilgutbeförderung und Verschiedenes haben sich im Jahre 1876 auf 320 101 692 frcs. belaufen. Der Staat seinerseits hat auf diese Transporte eine Gebühr von 70 906 932 frcs. erhoben. Die Personentarife der französischen Bahnen belaufen sich, einschliesslich der dem Staate zufallenden Gebühren von etwa 20 pCt. des Fahrgeldes für die Person und das Kilometer auf

in	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Militär u. Marine.
	12,3 ct.	9,24 ct.	6,77 ct.	1/4 der nebenstehenden Sätze.

Nach der folgenden Tabelle unterscheiden sich diese Frachtsätze sehr zu ihren Ungunsten von den in anderen europäischen Staaten erhobenen Personentarifen. Dieselben betragen nämlich Centimes für die Person und das Kilometer in:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Norwegen	7,0	4,2	3,22
Belgien	7,5	6,7	3,8
Dänemark	9,7	6,7	4,2
Süd-Deutschland	10,0	6,9	4,2
Schweden	10,0	7,0	4,5
Griechenland	10,0	6,0	4,5
Nord-Deutschland	10,0	7,5	5,0
Schweiz	10,6	7,5	5,4
Niederlande	10,6	8,5	5,3
Portugal	10,6	8,3	5,8
Italien	11,2	9,2	6,2
Rumänien	11,2	8,7	5,6
Oesterreich	12,2	9,2	6,2
Frankreich	12,5	9,2	6,7
Spanien	13,0	10,0	6,2
Ungarn	13,4	10,1	6,8
Grossbritannien	14,3	10,4	6,2
Russland	14,8	10,9	5,7
Türkei	19,4	14,2	9,4

Berücksichtigt man die Ermässigungen für Militärbillets, Kinderbillets, Retourbillets, so betrug der für die Person und das Kilometer im Jahre 1876 erhobene Durchschnittspreis nach der offiziellen Statistik:

bei den sechs grossen Gesellschaften	$5,_{20}$ ct.
bei den kleinen Gesellschaften . . .	$4,_{73}$ „
insgesammt	$5,_{17}$ „
einschliesslich der staatlichen Gebühr	$6,_{36}$ „

Auch dieser Durchschnittspreis ist höher, als beispielsweise die Durchschnittspreise in Elsass-Lothringen und Luxemburg ($4,_{39}$ ct.), in Baden ($4,_{3}$[illegible] ct.), in ganz Deutschland ($3,_{84}$ ct.). Obgleich in Frankreich der Durchschnittspreis seit 1865 von $5,_{53}$ auf $5,_{17}$ ct. gefallen ist, entspricht bei diesen hohen Preisen daher auch die Bewegung der Bevölkerung durchaus nicht der Dichtigkeit und dem verhältnissmässigen Reichthum der Bewohner einerseits und der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes andrerseits. Man zählt auf den Einwohner

in Grossbritannien	$17,_{2}$	jährliche Ortswechsel
„ Belgien . . .	$9,_{6}$	„ „
„ Preussen . .	$4,_{4}$	„ „
„ Frankreich nur	$3,_{7}$	„ „

Diese Vorzüge der Nachbarländer sind, abgesehen von den billigen Preisen, hauptsächich der grösseren Zahl der Züge und — in Grossbritannien — den vielfachen Begünstigungen, welche man nach und nach den Reisenden III. Klasse auf kürzeren Strecken gewährt hat, zu verdanken. Der Bericht verlangt daher entsprechende Ermässigungen und Vergünstigungen, insbesondere für die Reisenden III. Klasse, auch auf den französischen Bahnen. Die in dieser Beziehung von der Kommission des Jahres 1863 geäusserten Wünsche haben nur zum geringen Theil Erfüllung gefunden.

Unter anderm wurde bei der Enquête von 1863 festgestellt, dass die Expresszüge mit einer Schnelligkeit von durchschnittlich 47 km die Stunde, die gewöhnlichen Züge mit einer solchen von 30 km die Stunde fahren. Nach den Fahrplänen hat sich die Schnelligkeit der Expresszüge allerdings erhöht (der Bericht theilt mit, dass die schnellsten Züge von 63 bis zu 49 km die Stunde zurücklegen), dies kommt aber fast ausschliesslich den Reisenden der I. Klasse zu Gute. Dem Verlangen der Kommission von 1863, dass auf den Hauptrouten täglich in beiden Richtungen wenigstens Ein, alle Wagenklassen führender Zug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km die Stunde fahren solle, ist auch heute noch nicht Rechnung getragen. Auch heute noch führen auf ganz wenigen Routen nur einzelne Expresszüge Wagen II. oder III. Klasse; auf andern Linien, beispielsweise der von Paris nach Marseille, ist ein etwas schneller fahrender Personenzug eingelegt; auf der grossen Mehrzahl der meistbefahrenen Strecken können auch heute noch die Reisenden III. Klasse mit einer Schnelligkeit von höchstens 30 km die Stunde fahren. Wer in III. Klasse eine Reise von Paris nach Hâvre bei Tage machen will, braucht für die Entfernung von 228 km eine Zeit von 8 Stunden!

Ferner sind die Wagen III. Klasse in Frankreich viel *schlechter gebaut*, als in andern Ländern. Diese Missstände halten die weniger wohlhabenden Kreise lediglich vom Reisen ab, ohne übrigens die Reisen in der I. Klasse zu vermehren. „Ist es nicht viel verständiger und ge-

schickter", sagt Michel Chevalier in seinem Berichte, „entspricht es nicht viel mehr den wahren Interessen des Verkehrs und der Menschlichkeit, wenn man vor Allem dahin strebt, die gesammte Bevölkerung zufrieden zu stelllen, nicht nur die reichen Leute, sondern auch die weniger wohlhabenden und die armen, indem man die verschiedenen Sitze so bequem als möglich macht?" Während die Heizung der Wagen, die Einrichtung besonderer Abtheilungen für allein reisende Frauen durchgeführt ist, ist auch heute noch der im Jahre 1863 ausgesprochene Wunsch nicht erfüllt, dass jeder Reisende einen bequemen Sitzplatz mit einer Rückenlehne hat, an welche er den Kopf anlehnen kann, um zu schlafen. „Wir verlangen von der Regierung, dass in unserer demokratischen Gesellschaft in Bezug auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Reise auch den berechtigten Ansprüchen derjenigen Bevölkerungskreise Genüge geleistet werde, welche den beträchtlichsten Bruchtheil aller Eisenbahnreisenden stellen."

Anlangend die Frachten für Eilgüter, so anerkennt der Bericht die Vorzüge des „vortrefflichen Tarifs vom 22. Januar 1880 für Packete im Gewichte bis zu 5 kg." Es wird dagegen ausgeführt, dass die Transportpreise für schwerere Packete, überdies auch die Gebühren für Nachnahme unverhältnissmässig hoch seien und auch insofern den Interessen des Kleinhandels und der Kleinindustrie zuwiderliefen, als die Preise mit Gewichtsabstufungen von 10 zu 10 kg, die Nachnahmegebühren nach Beträgen von 1000 zu 1000 frcs. berechnet würden. Es wird ausgerechnet, dass beispielsweise eine Sendung von 30 Kollis an verschiedene Empfänger im Gesammtgewicht von 200 kg mit einer Gesammtnachnahme von 1750 frcs., wenn dieselben gleichzeitig an Einen Spediteur zusammen verpackt aufgegeben werden, an Fracht etwa 32,95 frcs., an Nachnahmegebühren 1,75 frcs. kosten, während die Einzelbeförderung 89,50 frcs. kosten würde. Hiernach würde ein Spediteur, welcher derartige Packete sammelt, ein vortreffliches Geschäft machen, und dem Publikum ausserdem, zum Schaden der Eisenbahnen, billigere Preise als diese gewähren können.

Zusammenfassend lenkt hiernach der Bericht die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Höhe der Fahrpreise für Personenbeförderung, nament- in III. Klasse, auf die Langsamkeit der gewöhnlichen Züge, auf die schlechte Beschaffenheit der Wagen II. und III. Klasse, auf die Nothwendigkeit einer Aenderung der Tarife für Postgüter, für Güter und Werthsendungen.

II.

Die Tarife für gewöhnliches Frachtgut (petite vitesse).

Der Bericht stellt die Frachten für einzelne Artikel, welche auf den französischen, den elsass-lothringischen und den belgischen Bahnen erhoben werden, zusammen und meint, dass es unrichtig sei, wenn man vielfach behaupte, dass ein solcher Vergleich, sowie ein Vergleich der englischen mit den französischen Frachten zu Gunsten der letzteren ausfalle. Bei einem solchen Vergleich dürfe man nicht allein die Preise, sondern müsse auch die sonstigen Verhältnisse in Betracht ziehen, unter welchen der Transport erfolge. So seien die Lieferfristen in England bedeutend kürzer als in Frankreich; der Transportnehmer habe also so gut wie gar keinen Zinsverlust. Ferner sei die mittlere Entfernung, welche ein Waarentransport in Frankreich zurücklege, bedeutender als in England, woraus als

selbstverständlich folge, dass die kilometrischen Einheitssätze niedriger sein müssten. Die Behauptung, dass man im Augenblick damit umgehe, in Belgien und Deutschland neue Tarifsysteme einzuführen, sei ebenfalls unrichtig. Der im Jahre 1877 in Deutschland eingeführte, dem elsass-lothringischen Systeme im wesentlichen entsprechende Tarif scheine sich wohl bewährt zu haben, und enthalte niedrigere Einheitssätze als die französischen. Demgemäss sei auch der Waarenverkehr in Frankreich im Verhältniss zur Bevölkerungszahl geringer als in England und Belgien, und durchaus nicht entsprechend der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes gewachsen.

Die Tarife der französischen Bahnen zerfallen in 3 Klassen: 1. Gesetzliche Tarife (tarifs légaux), d. h. die Maximalsätze, zu deren Erhebung die Bahnen nach ihren Bedingnissheften berechtigt sind. 2. Regelmässige Tarife (tarifs généraux), d. h. die von den Gesellschaften aufgestellten, wirklich zur Erhebung gelangenden gewöhnlichen Tarife. 3. Ausnahmetarife (tarifs spéciaux), d. h. die für einzelne Waaren, einzelne Strecken und unter gewissen Bedingungen aufgestellten Tarife.

Die gesetzlichen Tarife

in den Bedingnissheften zählen 70 Arten von Gütern auf, welche in 4 Klassen eingetheilt sind. Die Sätze der 3 ersten Klassen sind streng kilometrische Einheitssätze. Zu der 4. Klasse gehört eine geringe Zahl schwerer Massenprodukte, wie Kohlen, Kalk, Mineralien u. s. w. Für diese Klasse ist ein Tarif mit fallender Skala (8 ct. für das Tonnenkilometer für die ersten 100 km, 5 ct. für 101—300 km, 4 ct. für mehr als 300 km) aufgestellt. Derselbe gilt — unter veränderten Namen — auch jetzt noch auf einigen Bahnstrecken. Für einzelne, besonders kostspielige Bahnen sind die Einheitssätze etwas höher.

Die regelmässigen Tarife.

„Der Bericht des Senator George hat eingehend die Ungleichheiten untersucht, welche zwischen den Frachtsätzen nicht nur der verschiedenen Bahnnetze, sondern selbst auf verschiedenen Strecken desselben Netzes bestehen. Er hat die Unzuträglichkeiten einer Klassifikation nachgewiesen, welche ins Unendliche wechselt, und welche von einer jeden Gesellschaft für sich ohne Einvernehmen mit den benachbarten Netzen aufgestellt ist. An die Stelle der vier in die Bedingnisshefte aufgenommenen Abtheilungen treten in den regelmässigen Tarifen Klassen, deren Zahl bei jeder Gesellschaft verschieden ist; dieselbe Waare steht also bei der einen Gesellschaft in dieser, bei der andern in jener Klasse. Ein Artikel, welcher auf der Paris-Lyon-Bahn zur ersten Klasse gehört, befindet sich auf der Westbahn in der dritten, auf der Nord- und Ostbahn in der vierten Klasse. Zuweilen haben die Gesellschaften für den Wechselverkehr zwischen ihren Linien eine Art von regelmässigem Tarif mit neuer Klasseneintheilung aufgestellt, welche wiederum mit der Eintheilung derselben Linien für ihren Lokalverkehr nicht übereinstimmt.“

„Vermittelst mühevoller Untersuchungen in der Sammlung von Chaix gelingt es wohl dem Versender, die Klasse ausfindig zu machen, zu welcher der Artikel gehört, den er von einer Bahn auf die andere schicken will, es würde ihm aber fast unmöglich sein, den Frachtsatz zu ermitteln,

wenn er nach einer, nicht auf den Hauptrouten belegenen Station befördern will. Dazu kommt, dass die Gesellschaften, mit Ausnahme der Ostbahn, für die Berechnung der Einheitssätze ihres regelmässigen Tarifs Grundlagen angenommen haben, welche sie wohlweislich dem Publikum verheimlichen, ja, die sie selbst nicht einmal kennen. Bald gleichmässig, bald differenziell, wachsen die Einheitssätze mehr oder weniger schnell je nach der Strecke, für welche sie gelten; bald ist, wenn statt der wirklichen willkürliche Entfernungen zu Grunde gelegt werden, die Abnahme der kilometrischen Einheitssätze eine schleunige, fast plötzliche, bald eine langsame, allmälig fortschreitende. Die Beispiele, welche Senator George anführte, beweisen, dass die regelmässigen Tarife ohne alle Logik und ohne alle Methode entworfen sind. Nur ein einziger Tarif, der der Ostbahn, giebt klare und feste Regeln für seine Einheitssätze und deren Anwendung; bei dem Nordbahntarif kann man durch eingehende Studien wenigstens zum Verständniss der verwickelten Grundsätze, nach welchen die Einheitssätze gebildet werden, gelangen, aber die regelmässigen Tarife der übrigen Gesellschaften haben weder gleichmässige Grundlagen, noch Regeln und entziehen sich jeder Untersuchung.“

Die Ausnahmetarife.

„Diese Klasse begreift in sich Ausnahmetarife zwischen Stationen desselben Netzes, zwischen Stationen verschiedener Netze, Ausfuhrtarife, Durchfuhrtarife und endlich internationale, sowohl Ein- als Ausfuhrtarife. Die internationalen Einfuhrtarife nennt man vielfach Eindringtarife (tarifs de pénétration). Die Konkurrenz- und die Ablenkungstarife gehören zu den beiden ersten Arten. Für die Anwendung der Ausnahmetarife werden allgemeine Bedingungen verschiedener Art aufgestellt, wie z. B. die Auflieferung bedeutender Mengen, Verlängerung der Lieferfristen, Nichthaftung der Bahn für Beschädigungen, endlich das Verlangen eines besonderen Vertragsabschlusses zwischen dem Versender und der Eisenbahn. Wenn es schon schwierig war, die Grundlagen ausfindig zu machen, auf welchen die regelmässigen Tarife aufgestellt sind, so würde es eine geradezu unnöthige Mühe sein, nach rechnungsmässigen Grundlagen für die grosse Mehrzahl der Ausnahmetarife zu forschen. Diese Tarife sind lediglich nach kaufmännischen Gesichtspunkten gebildet, welche ganz selbstverständlich je nach den Plätzen, für welche sie Anwendung finden, wechseln. Als tüchtige Kaufleute haben die Leiter der Eisenbahngesellschaften die Frachtsätze nach dem Gesetze von Angebot und Nachfrage gebildet. Handelte es sich um ein von einem Kanal, einem Fluss, einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung durchzogenes Gebiet, um Hafenplätze, welche durch die Seeschifffahrt mit einander in Verbindung standen, so wurde ein Tarif zur Genehmigung vorgelegt, welcher den Wettkampf mit dem anderen Verkehrsmittel ermöglichte, meistentheils bestimmt war, den Konkurrenten zu vernichten. Kam hingegen ein weniger begünstigtes Departement in Frage, in welchem die Gesellschaft ein Monopol für den Lokalverkehr hatte, so erachtete man eine Ermässigung der Frachtsätze für unnöthig, die Anwendung der regelmässigen Tarife den Bedürfnissen dieses Gebiets ür vollständig entsprechend.“ Hiernach, meint der Bericht, treffe allerdings die bekannte Aeusserung des Direktors der Orléansbahn Solacroup (vgl. Archiv 1880. S. 20) den Nagel auf den Kopf.

„Die praktischen Folgen solcher, von den grossen Gesellschaften aufgestellten und vertheidigten Grundsätze sind die auffallendsten Ungleichheiten in den Frachtsätzen. Die verschiedenartigen Ausnahmetarife begünstigen einen Hafen, ein Gewerbe, einen Fabrikort, ja oft einen einzelnen Gewerbtreibenden, nothwendiger Weise auf Kosten anderer Orte, anderer Personen. Oft wird, wie der beredte Abgeordnete Allain-Targé dies nachgewiesen hat, der ausländische Produzent auf Kosten seines französischen Konkurrenten bevorzugt. Die kaufmännischen Grundsätze, von welchen die Privatbahndirektoren sich leiten lassen, wollen es so. In einem Falle, so würden diese Herren sagen, müssen wir den Verkehr, welcher uns sonst entgehen würde, durch möglichst niedrige Frachtsätze heranziehen; unser finanzielles Interesse widersetzt sich dem aber, dass wir Erzeugnissen, welchen kein anderer Transportweg, als unsere Schienen zur Verfügung steht, dieselben billigen Frachtsätze bewilligen. Nach der neuesten Ausgabe der Sammlung von Chaix beläuft sich die Zahl der Ausnahmetarife auf:

	1063	Lokal-Ausnahmetarife,
	456	Verbands-Ausnahmetarife,
	33	Exporttarife,
	302	internationale Ausnahmetarife,
zusammen	1854	Ausnahmetarife.“

„Da jeder dieser Tarife eine Anzahl von Frachtsätzen für einzelne Artikel enthält, so kann man mit Fug und Recht sagen, dass die Ausnahmetarife mehrere Tausend Frachtsätze enthalten. Durch die Verwirrung und Unklarheit einer solchen Masse von Tarifsätzen werden die Unzuträglichkeiten und Willkürlichkeiten einer solchen Tarifirung überdies verschleiert.“

In den Anlagen des Berichtes werden die Sätze einzelner Ausnahmetarife (für Getreide, Wein in Gebinden, Eisen etc.) in sehr anschaulicher Weise graphisch dargestellt. Eine Aufzählung der allerdings im höchsten Grade auffallenden Ungleichheiten würde an dieser Stelle zu weit führen und ohne eine genaue Karte der Eisenbahnen Frankreichs doch nicht recht verständlich sein. „Und derartige Ungleichheiten,“ fährt der Bericht fort, „werden nicht etwa bestritten, nein sie werden von den Direktoren der Privatbahnen noch vertheidigt! Wir wollen auf die Einzelfragen hier nicht eingehen, indessen daran müssen wir doch erinnern, dass der Anwendung des Grundsatzes der Handelsfreiheit auf die Eisenbahn-Tarife, welche von den Eisenbahngesellschaften gefordert wird, in unserem Vaterlande niemals anerkannt ist. *Der Staat hat seine Rechte niemals preisgegeben, und die öffentliche Meinung verlangt von der Staatsregierung eine zielbewusstere und vor allen Dingen wirksamere Thätigkeit. Von allen Seiten verlangt man eine Reform des Tarifsystems, eine Revision der Tarife, und um dies zu erreichen, ruft man die Hülfe der Staatsgewalt an.* In den Berichten der Handelskammern, der gewerblichen Körperschaften finden wir den einstimmigen Wunsch nach Klarheit und Einfachheit der Tarife, und gerade diese Eigenschaften fehlen denselben. Die zahlreichen Ausnahmetarife mit ihren Ermässigungen für einzelne Strecken machen dem Versender die grösste Mühe. Unzureichend bewandert in der neuen Wissenschaft der Eisenbahntarife verlangt er einfach den billigsten Tarif, nimmt

die Bedingungen des Ausnahmetarifs, welcher auf einem Theile des Weges mit aller Wahrscheinlichkeit gilt, stillschweigend an und verzichtet auf die von den Eisenbahnen verlangte Routenvorschrift. Der Güterexpedient seinerseits, in der Besorgniss, sich oder seine Gesellschaft verantwortlich zu machen, gesteht, dass er auch den Tarif nicht kennt, weigert sich den Transport anzunehmen oder macht alle möglichen Vorbehalte."

„Mehrere Eisenbahnen, darunter die Ostbahn und die Orléans-Bahn, haben das System der sog. Verbindungstarife angenommen (système de soudure von souder, löthen; wir würden vielleicht sagen: Umexpeditionstarife). Andere Gesellschaften weigern sich, nach diesem System zu verfahren, weil dasselbe zu viele Verwickelungen mit sich führt, wenngleich nicht verkannt wird, dass es dem Versender beträchtliche Vortheile bietet. Der Direktor der Ostbahn hat auseinandergesetzt, dass eine Verbindung verschiedener Tarife, vorausgesetzt, dass der Versender sich den Bedingungen jedes einzelnen Tarifes für die Strecke, auf welcher derselbe gilt, unterwirft, sehr gut thunlich ist. So würde ein Transport auf einer weiten Strecke recht gut Vortheil ziehen können von einem zwischen zwei, auf dem Wege liegenden Stationen geltenden Ausnahmetarife. Die Fracht würde dann wie folgt zu berechnen sein:

1. Die Fracht nach dem regelmässigen Tarif von der Versandtstation bis zu der Station von welcher aus der Ausnahmetarif gilt.
2. Expeditionsgebühren auf letzterer Station.
3. Der Ausnahmetarif.
4. Expeditionsgebühren auf der Endstation des Ausnahmetarifs.
5. Der Tarif bis zur Ankunftsstation."

Der Bericht meint, dass eine derartige Berechnung, vor Allem, wenn mehrere Ausnahmetarife auf der Beförderungsstrecke vorhanden sind, in hohem Grade verwickelt sei, und dass man es den Gesellschaften nicht verdenken könne, wenn sie verlangten, dass der Versender genau vorschreibe, nach welchen Tarifen das Gut befördert werden solle. Gleichwohl seien die Schwierigkeiten, die billigsten Routen zu finden, die Ursache mannigfacher Reklamationen. Die schon bestehenden Schwierigkeiten würden sich noch vermehren, wenn das Netz der französischen Bahnen ausgebaut werde. „Die Wissenschaft des Versenders wird dann nicht sowohl darin bestehen, für sein Gut den direktesten Weg auszusuchen, als vielmehr darin, ausfindig zu machen, ob er nicht durch einen Umweg von 50, 100, 150 km eine beträchtliche Ermässigung der Fracht erzielen wird. Im Interesse des Handelsstandes, im Interesse der Eisenbahnen selbst liegt es, dass solchen Zuständen ein Ende gemacht wird."

Der Bericht geht sodann über zur Prüfung der Frage, durch welche

Aenderungen der Tarife

eine Besserung zu erzielen sein möchte. Die grossen Gesellschaften seien seit nunmehr zwei Jahren damit beschäftigt, eine einheitliche Waarenklassifikation für alle Bahnen zustandezubringen, und ihre Bemühungen sollen, dem Vernehmen nach, einen günstigen Verlauf haben. So dankenswerth diese Bestrebungen seien, so genügen sie doch nicht, es müsse vielmehr auch die Grundlage für die Aufstellung der Frachtsätze selbst auf allen Bahnen dieselbe sein. Gegen die letztere Forderung erhebe man zwei Einwendungen, 1. dass die Tarife sich den jedesmaligen Bedürfnissen

von Handel und Verkehr anpassen müssten, 2. dass es unbillig und unvernünftig sei, dieselben Einheitssätze auf billig und einfach gebauten Linien einerseits und auf kostspieligen, z. B. Gebirgsbahnen andererseits anzuwenden.

Der Bericht hält diese Einwendungen nicht für stichhaltig. Es werde vielmehr recht gut möglich sein, ein dem belgischen ähnliches Tarifsystem auch in Frankreich zur Einführung zu bringen. Als solches wird vorgeschlagen auf der Grundlage einheitlicher Klassifikation der Güter in 5 Klassen, strengkilometrische Einheitssätze für die beiden höchsten Klassen, welche die werthvollsten Waaren umfassen, und kilometrische Einheitssätze mit fallender Skala bei zunehmender Entfernung für die drei unteren Klassen. Tarifsätze mit fallender Skala seien schon jetzt vielfach bei geringwerthigen Artikeln vorhanden, ihre Berechtigung auch allgemein anerkannt. Höhere Sätze für die theuer gebauten Strecken festzusetzen, empfehle sich nicht, um das Prinzip nicht zu durchbrechen, und weil, bei der verhältnissmässigen Seltenheit dieser Strecken, die Selbstkosten der Bahnen im grossen Ganzen durch den Betrieb derselben nur unwesentlich erhöht, es auch unbillig sein würde, für die ärmeren Gebirgsgegenden höhere Tarife aufzustellen. — Bei einem solchen System werde es dem Versender ein Leichtes sein, die Fracht zwischen zwei Orten auf Grundlage der Entfernung derselben zu berechnen. Die Vorraussetzung desselben sei allerdings der Grundsatz der Berechnung der Fracht nach der kürzesten Route bei Transporten über verschiedene Eisenbahnnetze, während innerhalb ihres Gebietes es den Gesellschaften frei stehe, auf dem ihnen als geeignetst scheinenden Wege zu fahren.

Der Bericht will nicht so weit gehen, das durch seine Einfachheit bestehende elsass-lothringische Tarifsystem zur Annahme für Frankreich zu empfehlen, „da eine so radikale Reform die Handelsgewohnheiten umstürzen und finanzielle Ergebnisse haben werde, welche ziffermässig schwer festzustellen seien.“ Dagegen werde es sich empfehlen, diesem Systeme den Grundsatz der Frachtermässigung für volle Wagenladung von 5000 kg und 10 000 kg zu entlehnen. „Die volle Wagenladung vermindert das todte Gewicht, verringert hierdurch die Selbstkosten und gestattet eine Verkürzung der Lieferfristen.“ Der Grundsatz, gleich vortheilhaft für das Publikum, wie für die Bahnen, sei auch bereits bei vielen Ausnahmetarifen der französischen Bahnen, und bei den fremdländischen Bahnen angenommen, so dass seine Verallgemeinerung keine Schwierigkeiten haben werde.

„Eine derartige Reform der regelmässigen Tarife, eine Ausdehnung derselben auf alle französischen Bahnen werde zweifellos eine um so nützlichere Massregel sein, als sie in erster Linie dem Kleinverkehr und dem Kleingewerbe zu Gute kommen werde, deren Transporte nicht umfangreich genug seien, um die Ausnahmetarife auf dieselben anzuwenden.“ Diese Transporte aber umfassten, wie näher nachgewiesen wird, nur den vierten oder fünften Theil der sämmtlichen, auf den französischen Bahnen beförderten Güter. Die Reform müsse sich also auch auf die übrigen Transporte erstrecken, welche meist auf Grund von Ausnahmetarifen aufgegeben würden. Ein grosser Theil der Ausnahmetarife, insbesondere der Verbandstarife, werde allerdings schon durch die vorgeschlagene allgemeine Reform von selbst wegfallen. Ein anderer Theil der für einzelne Stationen geltenden Ausnahmetarife, sowie die internationalen Ausnahmetarife werden einer genauen Prüfung im Einzelnen zu unterziehen, und, soweit es in

der That den Bedürfnissen des Verkehrs entspreche, beizubehalten, andernfalls zu beseitigen sein; denn man könne sich nicht verhehlen, dass insbesondere durch die internationalen, die Ein- und Ausfuhrtarife ein beträchtlicher Verkehr auf die französischen Bahnen gelenkt werde, welcher für die ganze Entwicklung des Handels von hoher Bedeutung sei. — Bei den Ausnahmetarifen, welche hiernach bestehen bleiben sollen, verlangt der Bericht die Abschaffung der jetzt — und zwar zum Bedauern des Berichterstatters sogar auf den Staatsbahnen — geltenden Bestimmung, dass dieselben nur dann angewendet würden, wenn der Versender ausdrücklich den Tarif selbst bezeichne; widrigenfalls der regelmässige Tarif angewendet werde. Man könne dem Publikum eine so genaue Kenntniss der Tarife nicht wohl zumuthen.

Eine weitere Klage des Handels und der Industrie betrifft

die Lieferfristen.

„Durch Ministerialverordnungen vom 12. Juni 1866 und 3. November 1879 ist bestimmt, dass die Lieferfristen auf den verkehrsreichen Linien für je 200 km, auf den übrigen für je 125 km einen Tag betragen, hinzu kommt ein Tag Expeditionsfrist. Durchläuft der Transport mehrere Bahnen, so werden die Lieferfristen für jede Bahn nach vorstehendem Maassstabe berechnet; zu denselben kommt ein Tag Expeditionsfrist und ein Tag für jeden Uebergang von einer Bahn auf die andere. Ausserdem bedingen sich die Bahnen für die Anwendung der Ausnahmetarife Ueberschreitungen der Lieferfristen um 5, 8, ja zuweilen 20 Tage aus. Diese ausserordentliche Freiheit, verbunden mit der Abwesenheit jeder Konkurrenz hat zahlreiche Verzögerungen, sie hat die so häufigen Verstopfungen der Bahnhöfe zur Folge, über welche das Publikum lebhafte Klage geführt hat. Die langsame Beförderung ist ebenso nachtheilig für das Publikum, wie für die Eisenbahnen. Das erstere verliert Zinsen und Zeit, die letzteren müssen sich einen grossen Wagenpark und ein zahlreiches Personal halten. Das Monopol, die Privilegien — die Direktoren der Privatbahnen haben das oft genug mit beredtem Munde gesagt — sind dem Fortschritte feindlich. Die Industrie bedarf zu ihrer Entwicklung des Sporns der Konkurrenz. Da dieser unseren Eisenbahnen fehlt, da sie dem Staate die Sorge überlassen, die bei dem Betrieb hervortretenden Mängel zu beseitigen, so muss der Staat dazu übergehen, im Verwaltungswege eine Strafe für Ueberschreitung der Lieferfristen festzustellen. Allerdings steht es ja dem Publikum frei, die Gerichte anzurufen, dieses Mittel widerstrebt aber der Mehrzahl des Handelsstandes, welcher übrigens allen Grund hat, es mit den mächtigen Gesellschaften, von welchen er abhängig ist, nicht zu verderben.“ Schon im Bericht von 1863 sprach Michel Chevalier den Wunsch aus, dass in jedem Rezepisse erklärt werde, der Versender habe das Recht, im Falle der Ueberschreitung der Lieferzeit einen Theil der Fracht, und zwar, je nach der Dauer der Ueberschreitung, den zehnten bis zum dritten Theil der Fracht zurückzubehalten; abgesehen davon, dass er bei Nachweis eines grösseren Schadens Ersatz desselben zu fordern berechtigt sei. — Diese Vorschläge eignet sich der vorliegende Bericht an. Es bedürfe hiezu allerdings eine Aenderung des Art. 47 des Bedingnissheftes.

Bei der Gelegenheit wird denn auch vorgeschlagen, eine Bestimmung des Berner Entwurfs eines internationalen Vertrags über Eisen-

bahnfrachtrecht in die Bedingnisshefte der französischen Bahnen aufzunehmen, dass nämlich die Eisenbahnen verpflichtet seien, irrthümlich zu viel erhobene Frachten und Gebühren dem Publikum zu erstatten. Gestützt auf Art. 105 des code de commerce weigerten die Eisenbahnen vielfach eine solche Rückzahlung.

Der Bericht geht nunmehr über zur Prüfung der Frage, ob die vorgeschlagene Reform einen bedenklichen Einfluss auf die Finanzen der Eisenbahnen haben werde. Er befürchtet einen solchen nicht. An sich schon werde die grössere Einfachheit und Klarheit der Tarife einen günstigen Einfluss auf die Entwickelung des Verkehrs ausüben. Eine durchschnittliche Herabsetzung der Frachten werde für den Handel vortheilhaft, für die Eisenbahnen unschädlich sein. In den Jahren 1865 bis 1876 seien die Durchschnittsfrachten der grossen Gesellschaften nahezu unverändert geblieben; schon das sei ein Beweis dafür, dass der Handel in Frankreich sich nicht in normaler Weise entwickelt habe. Ueberdies aber werde eine allgemeine Ermässigung der Durchschnittsfrachten durch die Reform gar nicht angestrebt. Die Ermässigungen der regelmässigen Tarife würden ausgeglichen durch die Aufhebung der Ablenkungs- und der Eindringtarife, welche den Eisenbahnen wenig Nutzen gewährten. Einzelne Ausnahmetarife würden freilich verallgemeinert werden. Die hierdurch bedingten Frachtermässigungen aber würden entweder ohne allen finanziellen Einfluss sein, wenn nämlich in der That die Tarife für die Strecken, auf welche sie neu ausgedehnt würden, keine Anwendung finden; oder aber, wenn sich das Publikum auch auf diesen Strecken derselben bediene, so würde die Vermehrung der Transporte sich als vortheilhaft für die Bahnen erweisen. — Allzugrosse und plötzliche Tarifherabsetzungen würden sich in jedem Falle leicht vermeiden lassen. Ein einheitliches Tarifsystem werde endlich eine ganz wesentliche Verminderung des Schreibewerks mit sich bringen, welches ein grosses Hemmniss für die Entwickelung des Verkehrs bilde. Es würde eine Menge überflüssiger Formalitäten wegfallen können und schon hierdurch sich auch die Betriebskosten der Bahnen vermindern.

Endlich untersucht der Bericht, wie sich die vorgeschlagenen Aenderungen mit der Eisenbahngesetzgebung, mit den Verträgen, mit den Bedingnissheften der französischen Bahnen vereinbaren liessen. Aus den einschlägigen, im Berichte aufgeführten Bestimmungen der Bedingnisshefte und der Verordnung von 1846 gehe soviel mit Bestimmtheit hervor, dass der Staat, und zwar in seinem Namen der Minister der öffentlichen Arbeiten, ein unbestreitbares Recht habe, die Tarife, welche von den Eisenbahnen vorgelegt würden, zu prüfen, Aenderungen dieser Vorschläge zu verlangen, und dass kein Frachtsatz ohne Zustimmung der Regierung angewandt werden dürfe. Andererseits scheint die Initiative zu solchen Vorschlägen den Gesellschaften überlassen zu sein, der Minister kein Recht zu haben, den Bahnen eine Aenderung, sei es einzelner Tarife, sei es eines ganzen Systems seinerseits vorzuschreiben, welcher die Bahnen nicht im Voraus zugestimmt haben. Seit 1864 haben die Minister, um den nach ihrer Ansicht geltenden Rechten des Staates auch in dieser Richtung nichts zu vergeben, die Genehmigung der Tarife nur auf Widerruf ertheilt, ein Vorbehalt, welcher allerdings mehr theoretischen als praktischen Werth hat, da, wenn der Minister von

dem Rechte des Widerrufs Gebrauch machen würde, die gesetzlichen Tarife in Kraft träten, welche nach allgemeiner Uebereinstimmung viel zu hoch sind.

Die Leiter der grossen Gesellschaften haben andauernd eine vollständige Freiheit in Festsetzung der Eisenbahntarife erstrebt. Sie wurden durch den Berichterstatter der Kommission von 1863, Michel Chevalier, in diesen Bestrebungen unterstützt; derselbe erachtete für genügend, wenn die eingeführten Tarife dem Minister mitgetheilt würden, und dem Minister das Recht verbliebe, eine Wiederaufhebung oder Aenderung derselben zu verlangen. „Zum Glück für die Interessen des Publikums", sagt der Bericht, „wurde dieser Vorschlag nicht angenommen." Die Regierung hielt vielmehr fest an dem behaupteten Rechte, welches allerdings von den Gesellschaften hartnäckig bestritten wird. Noch vor kurzem habe die Orléansbahn gegen eine derartige Entscheidung des Ministers die Gerichte angerufen. Die Bahnen widersetzten sich daher jedem Verlangen einer Revision, einer allgemeinen Reform der Tarife, sie glaubten sich zu diesem Verhalten durch die bestehenden Verträge berechtigt, wie das insbesondere auch der Direktor der Ostbahn, Jacqmin, mehrfach ausgesprochen habe.

„Es handelt sich hiernach", fährt der Bericht fort, „um die einfache Frage: Wollen wir uns mit einigen unbedeutenden, dem guten Willen der Direktoren abgerungenen Aenderungen begnügen, welchen sich die Direktoren um so hartnäckiger widersetzen werden, weil sie recht gut wissen, dass dieser Widerstand Zugeständnissen, welche in der That so gut wie illusorisch sind, einen scheinbaren Werth verleiht, oder sind wir entschlossen, eine ernstliche und wirksame Reform unserer Eisenbahntarife zu wollen, und, wenn nöthig, auch zu erzwingen?"

„In einzelnen Ländern, z. B. in England, wo eine freie Konkurrenz, ein ausgebildetes System der Handelsfreiheit herrscht, ist es zulässig, dass den Eisenbahnen auch eine vollständig freie Bewegung in der Feststellung ihrer Tarife gewährt wird, umsomehr da die Eisenbahnen vom Staate keine Unterstützung bekommen haben, eine solche nicht verlangen, und sozusagen zu der Klasse der Privatkaufleute und Gewerbtreibenden gehören. Gleichwohl ist auch in England die Gesetzgebung zuweilen eingeschritten; es sind Tarife für die Beförderung der Reisenden III. Klasse aufgestellt, der Betrieb der Bahnen wird durch die Regierung beaufsichtigt, es ist ein besonderer Gerichtshof zur Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen eingesetzt. Von Tariffragen hat sich aber bis jetzt die englische Regierung im Allgemeinen fern gehalten. Anders liegt die Sache bei den Staaten des europäischen Kontinents. Belgien, Holland, Baiern, Baden, Oesterreich, Italien, Ungarn, Russland, Schweden und Norwegen*) sind Eigenthümer aller oder eines Theils ihrer Eisenbahnen. Die deutsche Regierung, unter Führung des Fürsten Bismarck, setzt ihr Einigungswerk in dieser Beziehung weiter fort." Der preussische Staat vergrössert täglich sein Netz, sei es durch Erwerb, sei es durch den Bau neuer Linien. Es wird des Antrags vom 7. Februar 1879 an den Bundesrath, betr. die gesetzliche Regelung des Eisenbahnentarifwesens gedacht. „Rings um uns sehen wir die Reform der Eisenbahntarife auf der Tagesordnung. Ueberall erkennt man die Gefahr, welche

*) Dieser Reihenfolge bediente sich der Bericht.

darin liegt, dass dem Privatinteresse, so achtungswerth dasselbe auch sein mag, die Lösung von Fragen überlassen wird, welche einen so überwiegenden Einfluss auf die Entwickelung von Handel und Industrie eines Landes haben. Bei fast allen unseren Nachbarn schreitet die Regierung unter Zustimmung der öffentlichen Meinung und im allgemeinen Interesse ein, sei es, um die grossen Reformen des Landes selbst zu betreiben, sei es, um ihren Einfluss auf Bildung der Eisenbahntarife wiederherzustellen und zu befestigen. Diese politischen und wirthschaftlichen Erwägungen unserer Nachbarn treten mit gleichem Nachdruck auch in Frankreich hervor. Die Gründe, welche die englische Regierung zurückgehalten haben, sind für uns nicht maassgebend. Unsere Eisenbahnen haben beim Bau ihrer Linien reiche Unterstützungen erhalten, fast alle bekommen jährliche Zuschüsse, ohne welche sie ihren Betrieb nicht bestreiten könnten; alle erfreuen sich eines Monopols, welches sie gegen jede Konkurrenz im Innern des Landes sicher stellt; wir haben daher auch das Recht, diejenigen Reformen, welche die öffentliche Meinung und die Volksvertretung für unumgänglich nöthig erachten, zu verlangen, ja zu erzwingen. Die grossen Interessen, deren Schutz uns obliegt, müssen den Sieg davontragen über die Meinungen gewisser Eisenbahndirektoren, welche mit Unrecht die Interessen der Aktionäre und Gläubiger anrufen, die durch Niemand bedroht sind. Die Regierung allein, mit Hülfe des Parlaments, kann die verlangten Reformen durchführen. Der Staat hat die Pflicht, sich die Rechte wiederzunehmen, welche er sich niemals hätte entreissen lassen sollen. Ihm kommt es zu, unsere Tarife zu revidiren, die Fehler der Vergangenheit wieder gut zu machen, und ür die Zukunft seine Rechte auf eine unantastbare Grundlage zu stellen."

Der Bericht fasst schliesslich die einzelnen Reformvorschläge wie folgt zusammen:

1. Verbesserung der Personenbeförderung, namentlich der Beförderung in III. Klasse.
2. Revision der Tarife für Postsachen und Werthgegenstände.
3. Einheitliche Waarenklassifikation für alle französischen Bahnen.
4. Aufstellung eines regelmässigen Tarifs nach gleichen Einheitssätzen für das ganze Land. Eintheilung dieses Tarifs in verschiedene Klassen, deren höchste ganz gleiche kilometrische Einheitssätze für alle Entfernungen haben, während die Einheitssätze der niedrigeren Klassen mit der Grösse der zurückgelegten Entfernung abnehmen.
5. Ermässigung der regelmässigen Tarife bei Aufgabe voller Wagenladungen.
6. Annahme des Grundsatzes der kürzesten Routen, ohne Unterschied des Netzes, für die Berechnung der Entfernungen.
7. Revision der geltenden Ausnahmetarife durch den Staat. Verminderung ihrer Zahl.
8. Aufhebung der Bestimmung, dass behufs Anwendung der Ausnahmetarife der Versender verpflichtet ist, denjenigen Tarif zu bezeichnen, nach welchem der Transport erfolgen soll.
9. Aufnahme einer Bestimmung in den Frachtbrief oder das Rezepisse, nach welcher der Transportnehmer berechtigt ist, im Falle der Ueberschreitung der Lieferfrist, einen Theil der Fracht zurückzubehalten."

Notizen.

Ueber Industrie-Eisenbahnen (les chemins de fer industriels) in Frankreich veröffentlicht Paul Robiquet im „Économiste français“ vom 7. August d. J. (S. 158—160) einen Artikel, aus welchem wir entnehmen, dass jetzt schon das Bedürfniss einer Kodifikation sogar der über diese Bahnen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen hervortritt. Man kennt in Frankreich, nach dem neuesten Gesetze vom 11. Juni 1880, vier Klassen von Bahnen; 1. Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général), 2. Lokalbahnen (chemins de fer d'intérêt local), 3 Strassenbahnen (chemins de fer dits tramways), 4. Industriebahnen. Für den Bau und Betrieb der drei ersten Klassen sind nunmehr ausführliche gesetzliche Bestimmungen erlassen. Die „Industriebahnen“ werden zuerst genannt im Art. 8 des Gesetzes vom 12. Juli 1865, in welchem es heisst, dass die für die Lokalbahnen erlassenen erleichternden Bestimmungen auch Anwendung finden sollen auf diejenigen Eisenbahnen, welche bestimmt sind, industriellen Unternehmungen zu dienen (desservir des exploitations industrielles). Das Gesetz vom 11. Juni 1880 erwähnt diese Bahnen nur einmal beiläufig und erst in dem neuen Berggesetz vom 27. Juli d. J. sind wieder einzelne Bestimmungen über die bergbaulichen Zwecken dienenden Industriebahnen getroffen. Der Verfasser des vorstehend angezogenen Artikels hält dafür, dass eine Zusammenstellung und eine Revision der überall zerstreuten Bestimmungen wünschenswerth und es insbesondere nicht erforderlich erscheine, auch für alle Industriebahnen den öffentlichen Nutzen durch ein besonderes Gesetz zu erklären. Das weitläufige, zur Vorbereitung eines solchen Gesetzes erforderliche Verfahren schrecke von dem Bau dieser Bahnen ab und hemme die Entwickelung derselben. Auch im Uebrigen seien mancherlei Erleichterungen geboten, wenn man ein den Bedürfnissen der Grossindustrie entsprechendes Netz dieser Bahnen zustandebringen wolle. Die Zahl und Länge der Bahnen wird angegeben auf 35 Ende 1875, in einer Ausdehnung von 217 km, von welchen 173 in Betrieb waren. Bis Ende 1878 hatten sich dieselben auf 74 mit einer Ausdehnung von 354 km, wovon 232 in Betrieb, vermehrt.

Ueber den Einsturz der Brücke über den Tay entnehmen wir der Zeitschrift „Die Eisenbahn“ (Bd. 13 No. 2 S. 13) folgende Notiz:

Die von dem „Board of Trade“ zur Untersuchung der Ursachen des Sturzes der Taybrücke eingesetzte Kommission, bestehend aus den Herren Rothery, Barlow und Col. Yolland, hat ihren Bericht veröffentlicht. In demselben giebt Herr Rothery Namens der Kommission folgendes Urtheil ab: Der Schluss, zu dem ich gekommen bin, ist, dass die Brücke schlecht konstruirt, schlecht gebaut und schlecht unterhalten war, dass ferner der Sturz der Brücke durch der ganzen Strecke anhängende Fehler verursacht wurde, die denselben früher oder später herbeigeführt hätten. Hiefür ist nach meiner Meinung dem Erbauer der Brücke, Herrn Thomas Bouch, die Hauptschuld zuzuschreiben. Für die Fehler in der Konstruktion ist er ganz allein verantwortlich, für diejenige des Baues trägt er insofern die grösste Schuld, als er über die Ausführung der Arbeit nicht eine solche Aufsicht ausübte, die ihn in den Stand gesetzt hätte, Fehler zu entdecken und zu verbessern. An den Fehlern mit Bezug auf die

Unterhaltung ist er hauptsächlich, wo nicht ganz, Schuld, indem er vernachlässigte, eine fortgesetzte Aufsicht über den fertigen Bau zu führen, wie es dessen Konstruktion und Charakter unbedingt verlangt hätten.

Die Herren Hopkins, Gilkes u. Co. sind von Schuld ebenfalls nicht frei, indem sie in ihrer Giesserei zu Wormit grosse Unregelmässigkeiten gestatteten. Hätten sie zur Aufsicht über die Arbeit kompetente Männer angestellt, anstatt alles einem Werkführer zu überlassen, so unterliegt es keinem Zweifel, dass keine solch' fehlerhaften Säulen, wie sie wirklich herausgefunden wurden, zur Verwendung gekommen wären. Ihr Hauptzweck scheint gewesen zu sein, die Arbeit so schnell als möglich zu liefern, ohne dass dabei nachgesehen wurde, ob dieselbe richtig und sorgfältig ausgeführt war.

Nach meiner Meinung ist die Eisenbahn-Gesellschaft ebenfalls nicht ganz schuldlos, indem sie erlaubte, dass Züge mit einer weit grösseren Schnelligkeit über die Brücke fuhren, als es von General Hutchinson als äusserste Grenze festgesetzt wurde. Die Gesellschaft wusste oder hätte wissen müssen, dass nach der fahrplanmässigen Zeit die Züge schneller als 25 Meilen die Stunde über die Brücke fuhren, und sie durfte das nicht erlauben, bevor sie sich überzeugt hatte, dass eine solche Schnelligkeit stattfinden konnte, ohne dass die Konstruktion dadurch gelitten, und es scheint nicht, dass sie das je gethan habe. Noch bleibt zu untersuchen, ob das „Board of Trade“ nicht ebenfalls Schuld trägt, indem es erlaubte, die Brücke für den Personenverkehr zu verwenden, obgleich mit grösserer als der erlaubten Schnelligkeit gefahren wurde.

Nach dem Ergebnisse der Untersuchung darf in Zukunft fernerhin der seitliche Winddruck bei einer solchen Konstruktion nicht mehr ausser Berechnung bleiben. Durch die Frage, ob General Hutchinson an dieser Vernachlässigung Schuld trägt oder nicht, ist indess Thomas Bouch in in keiner Weise von seiner Verantwortung entbunden.

Herr Rothery sagt ferner: Im Anfange meines Berichtes habe ich bemerkt, dass im Wesentlichen meine Kollegen in den Schlussfolgerungen, zu denen wir gelangt sind, mit mir einig waren. Die Punkte, in denen wir vollkommen einig sind, sind folgende: Dass das Schmiedeeisen von ordentlicher Qualität war; dass das Gusseisen ziemlich gut, jedoch beim Guss kaum flüssig genug war; dass das Gitterwerk ziemlich richtig dimensionirt; dass die eisernen Säulen, obschon stark genug, das Vertikalgewicht der Gitter und Züge zu tragen, in Folge der Schwäche der Querverstrebungen und ihrer Befestigungen nicht im Stande waren, den Horizontaldruck des Windes auszuhalten; dass die Unvollkommenheit der Arbeit, die von der Wormit-Giesserei geliefert wurde, meistens Folge einer ungenügenden Ueberwachung; dass die Aufsicht über die Brücke, nachdem sie vollendet, ungenügend war; dass durch das Losewerden der Verbindungen die Pfeiler aus ihrer Form kamen, und dass die Anwendung von Packungen zwischen Keilunterlage und Keilen dieselben nicht in die ursprüngliche Lage zurückbrachte; dass sehr häufig Züge mit einer grösseren Geschwindigkeit als 25 Meilen die Stunde durch die hohen Gitter fuhren; dass der Fall der Brücke wahrscheinlich in dem Nachgeben der Kreuzverstrebungen und deren Befestigungen seine Ursache hat, und dass auch die Unvollkommenheiten der Säulen selbst zu diesem Resultate beigetragen haben. Die Punkte, in denen wir nicht übereinstimmen, sind,

ob die Thatsachen, welche durch die Untersuchung ermittelt sind, auch im Einzelnen angeführt werden sollen oder nicht. Es scheint mir, dass wir vor dieser Pflicht, so unangenehm und beschwerlich sie ist, nicht zurückschrecken, sondern auch erklären sollten, wer die ganze Verantwortung für das Unglück trägt. Meine Kollegen sind der Ansicht, es sei dies nicht eine der Fragen, deren Beantwortung uns zur Pflicht gemacht ist, sondern wir hätten die Ursachen und Umstände zu untersuchen, welche die Katastrophe herbeigeführt haben. Ich fasse unsere Instruktionen anders auf. Ich nehme an, dass, wenn wir zu dem Schluss kommen, irgend Jemand trage die Schuld an dem Unglück, es dann unsere Pflicht ist, zu sagen, wer der Schuldige ist. Ich verstehe die Auffassung meiner Kollegen nicht so, dass sie darüber mit mir nicht einig sind, die Hauptschuld des Unglückes Herrn Thomas Bouch zuzuschreiben, sondern so, dass sie es nicht für unsere Pflicht halten, dies auszusprechen.

Meine Kollegen machen ferner in dem Bericht darauf aufmerksam, dass das „Board of Trade“ bezüglich des Winddruckes keine Vorschriften erlassen habe, und dass in der Ingenieurwissenschaft überhaupt keine Regeln bezüglich des Winddruckes gegen eine Eisenkonstruktion bestehen. Sie empfehlen, dass das „Board of Trade“ die nöthigen Schritte zur Aufstellung solcher Regeln thun solle, falls die Nothwendigkeit der Einführung derselben sich herausstellen würde. Dieser Ansicht kann ich mich nicht anschliessen. Es scheint mir, dass wenn in der Ingenieurwissenschaft keine Regeln bezüglich des Winddruckes auf eine Eisenkonstruktion bestehen, es die Aufgabe der Ingenieure, und nicht des „Board of Trade“ ist, solche festzustellen.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahnamtes für den Monat Juni 1880 entnehmen wir folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen, ausschliesslich der bayerischen Eisenbahnen:

1. Betriebsergebnisse.

	Länge. Kilometer.	Einnahme im Juni in ℳ im Ganzen.	Einnahme im Juni in ℳ für den Kil.	Einnahme in ℳ bis Ende Juni.
I. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	18 062,59	40 292 299	2232	237 073 502
gegen 1879	+ 904,11	+ 271 348	— 100	+ 12 714 503
2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	3648,17	10 447 219	2895	63 135 236
gegen 1879	+ 105,64	+ 498 042	+ 86	+ 3 600 768
3. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	6624,37	10 981 322	1658	64 499 149
gegen 1879	+ 141,73	— 246 997	— 74	+ 1 943 325
Sa. I.	28 335,13	61 720 840	2182	364 707 887
gegen 1879	+1151,48	+ 522 393	— 69	+ 18 258 596
II. Bahnen untergeordneter Bedeutung. . .	389,59	295 515	759	1 663 417
gegen 1879	—	+ 20 261	+ 53	+ 126 623

2. Zugverspätungen.

Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge: fahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter-Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter-Züge	Verspätung der fahrplanmässigen Personenzüge.
28 740,26.	140 953.	73 767.	4516.	33 380.	Im Ganzen . 941 Züge

davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . . . . . 394 „

also durch eigenes Verschulden . . . . 547 Züge
oder 0,39 pCt.

3. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle. Fahrende Züge.	Beim Rangiren.	Zahl der getödteten und verletzten Personen. Ohne eigenes Verschulden.	Durch eigenes Verschulden u. Selbstmorde.
Entgleisungen 21	 38	Getödtet: 2 Personen (Reisende).	37 Personen.
Zusammenstösse . . . 8	 17	Verletzt: 83 Personen (69 Reisende, 14 Beamte).	76 Personen.
Sa. 29 (15 Güterzüge, 14 Personenzüge.)	sonstige . . 93 Sa. 148		

Gesetzgebung.

Oesterreich. Erlass des k. k. Handelsministers vom 21. Juli 1880 betr. die Uebernahme des Betriebes der k. k. priv. Erzherzog-Albrecht-bahn durch den Staat.

Veröffentlicht im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt vom 31. Juli 1880.

Der Staatsbetrieb hat am 1. August 1880 begonnen.

Abweichungen der Verordnung vom 1. Juli 1880 betr. den §. 48 des Betriebs-Reglements (vgl. Archiv 1880 Heft 2 S. 129) von den entsprechenden deutschen Bestimmungen (E.-Ver.-Bl. 1880 S. 314 ff.).

1. §. 48 A. 3a. deutsche Verordnung: „abtropfbare Gemische von Glycerin sowie — etc.“ Oesterreichische Verordnung: „sowie alle Nitroglycerinpräparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine spezielle Verfügung gestattet ist.“
2. Das. A. 3b. hinter „Masse“ befindet sich folgender Zusatz in der österreichischen Verordnung: „sofern nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird.“
3. §. 50 No. 1 II. Die Worte: „Auf Sendungen . . . enthalten“ fehlen in der österreichischen Verordnung.
4. Anlage.
   I. zwischen „ähnliche“ und „Gemenge“ stehen die Worte: „in Oesterreich und Ungarn speziell zugelassene.“

5. Das. die Worte „wie insbesondere . . . Salpeter" fehlen in der österreichischen Verordnung.
6. Das. die Worte „(wegen Metallpatronen . . . No. III.)" fehlen in der österreichischen Verordnung.
7. Das. hinter „Patronen und Dynamit", Zusatz der österreichischen Verordnung: „und ähnlichen in Oesterreich und Ungarn speziell zugelassenen Sprengmitteln".
8. Das. die Worte „(auch Cotton-Powder) . . . ferner" fehlen in der österreichischen Verordnung.
9. Das. No. 1—12 (Eis.-V.-Bl. S. 316 oben bis S. 317 unten) fehlen in der österreichischen Verordnung: „Bezügliche Bestimmungen sind in besonderer Verordnung erlassen" (Archiv 1880 Heft 2 S. 129 unten).
10. Das. No. III. die Worte: „und fertige Metallpatronen" fehlen in der österreichischen Verordnung.

Frankreich. Gesetz vom 27. Juli 1880 betr. die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betriebe verschiedener vom Staate gebauter, noch nicht an Gesellschaften konzessionirter Eisenbahnen.

(Abgedr. im Journ. off. vom 28. Juli 1880 No. 205 S. 8799.)

Vgl. die Materialien zu diesem Entwurf im Archiv 1880 Heft 2 S. 130.

Circular-Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die General-Inspektoren der Brücken, Chausseen und Bergwerke, welche mit der Leitung der Kontrole über den Betrieb der verschiedenen Eisenbahnnetze betraut sind, vom 16. Juli 1880.

(Vgl. Journ. officiel No. 200 v. 23. Juli 1880 S. 6578.)

„In den über die Tarifvorschläge der Eisenbahn-Gesellschaften zu erstattenden Berichten haben Sie stets die für eine bestimmte Strecke vorgeschlagenen Tarife mit den für dieselbe Strecke zur Zeit gültigen Tarifen, sowie mit den gesetzlichen Maximalsätzen zu vergleichen. Dieser Vergleich ist unentbehrlich; in der allgemeinen Form, wie solcher in den mir bisher zugegangenen Berichten angestellt ist, genügt derselbe indess nicht.

Die vorgeschlagenen Sätze sind auch mit denjenigen zu vergleichen, welche von anderen Hauptversandtplätzen für Transporte gleichartiger Waaren nach denselben Marktplätzen zu zahlen sind, damit man sich auf diese Weise vergewissern kann, unter welchen Bedingungen die Konkurrenz der verschiedenen Industrie- und Handelsbezirke unter einander durchzuführen ist.

Es muss dies einer der Hauptgesichtspunkte bei der Prüfung der Tariffragen sein, und ich veranlasse Sie, auch die Aufmerksamkeit der Verkehrs-Inspektoren auf diesen Punkt zu lenken.

Bei allen Gesuchen der Eisenbahn-Gesellschaften um Genehmigung irgend erheblicher Ausnahmetarife haben Sie Ihren Berichten oder denen der Vekehrs-Inspektoren eine vergleichende wohl begründete Uebersicht der vorgeschlagenen Sätze aus denjenigen Tarifen beizufügen, welche auf

den französischen Bahnen für die verschiedenen Versandplätze gelten, denen durch die neuen Tarife Konkurrenz gemacht werden soll.

Falls die bezüglichen Akten hierüber keinen Aufschluss geben, ist das Gutachten des berathenden Ausschusses bis zur völligen Klarstellung dieser Frage auszusetzen.“

Circular-Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Handelskammern vom 29. Juli 1880.

(Vgl. Journal officiel No. 207 vom 30. Juli 1880, S. 8882.)

„Seit längerer Zeit sind meine Bemühungen darauf gerichtet, die Tarifvorschläge der Eisenbahn-Gesellschaften besser zu veröffentlichen.

Zu dem Ende haben meine Amtsvorgänger nach und nach verschiedene Maassregeln ergriffen, durch welche die Handels- und Gewerbekammern gegenwärtig von allen für die Bahnen ihres Bezirks gültigen Tarifen Kenntniss erhalten.

Durch diese Veröffentlichung geschieht zwar mehr, als in der Verordnung vom 15. November 1846 vorgesehen ist, sie genügt indessen noch nicht. Ich habe daher bestimmt, dass in Zukunft jeder Tarifvorschlag allen Handels- und Gewerbekammern ohne Unterschied mitgetheilt wird.

Um dieses zu erreichen, wird auf Veranlassung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten allwöchentlich ein Verzeichniss aller meiner Genehmigung unterliegenden Tarifvorschläge veröffentlicht und ein Exemplar dieses Verzeichnisses einer jeden Handels- und Gewerbekammer unentgeltlich zugestellt werden.

Jede dieser Korporationen wird sich also fortan in der Lage befinden, vom Standpunkte der von ihr vertretenen Interessen die Tarifentwürfe der Eisenbahn-Gesellschaften zu prüfen und etwaige Einwendungen, zu welchen diese Tarife ihr Anlass geben, der Aufsichtsbehörde zu unterbreiten.

Die Einwendungen müssen der Aufsichtsbehörde jedoch innerhalb der für die Prüfung der Tarifvorschläge vorgesehenen Fristen, also innerhalb der reglementsmässigen Fristen zugehen, während welcher die Tarife aushängen. Diese Frist von einem Monat beginnt in jedem einzelnen Falle mit dem Tage, welcher auf dem bezüglichen Aushang vermerkt ist. In dem erwähnten Verzeichniss wird dieser Tag gleichfalls aufgeführt werden.

Nach Ablauf dieser Frist werde ich, um die Entscheidung nicht unnöthig zu verzögern, das Stillschweigen der Handels- und Gewerbekammern als eine Zustimmung zum Tarife ansehen.“ —

Dänemark. Gesetz vom 2. Juli 1880 betr. den Erwerb der seeländischen Eisenbahnen nebst Zubehör für den dänischen Staat.

Veröffentlicht auf S. 493 (No. 89) des dänischen Gesetzblatts.

Bücherschau.

Besprechungen.

Proceedings of the special Committee on Railroads, appointed under a resolution of the Assembly to investigate alleged abuses in the management of railroads, chartered by the State of New-York:

New-York 1879. 1880. V. Bände.

Am 28. Februar 1879 fasste die Abgeordnetenkammer des Staates New-York den Beschluss, eine besondere Kommission von fünf Personen, deren Zahl später auf neun erhöht wurde, niederzusetzen, mit dem Auftrage, eine sorgfältige Untersuchung über die Missbräuche anzustellen, welche sich beim Betriebe der Eisenbahnen des Staates New-York allmälig herausgestellt haben sollten, und angeblich einen lähmenden Einfluss auf Handel und Verkehr ausübten. Die Sitzungen dieser Kommission dauerten von Mitte März bis Ende Dezember 1879 mit mehrfachen Unterbrechungen. Eine grosse Anzahl von Personen, darunter die Direktoren der hauptsächlichsten Eisenbahnen, wurden in Gegenwart von Vertretern der Handelskammern und der Eisenbahnen in der auch bei den englischen Enquêten üblichen Art als Zeugen oder Sachverständige nach vorheriger Vereidigung gehört. Die Verhandlungen sind stenographisch aufgenommen, sie umfassen im Ganzen 4036 Seiten, wozu noch die auf weitere 643 Seiten abgedruckten, der Kommission vorgelegten Dokumente und Beläge (exhibits) und die Verhandlungen zweier Unterkommissionen von 168 und 335 Seiten hinzukommen. Die Benutzung dieses schon durch seinen überaus grossen Umfang auffallenden Materials wird erleichtert durch die Schlussreden (arguments) der Anwälte der Interessenten, Mr. Depew und Richter William Shipman für die Eisenbahnen, und Mr. Simon Sterne für die Handelskammer von New-York. In diesen ist der gesammte Stoff bereits verarbeitet. Das Werk hat ausserdem sorgfältige Personal- und Sachregister. Wir erhalten durch diese Untersuchung zum ersten Male ein zuverlässiges Material zur Beurtheilung der Verwaltung und des Betriebs der amerikanischen Bahnen, welche allerdings nicht in sehr günstigem Lichte erscheinen. Wir behalten uns vor, Einzelnes aus der Untersuchung späterhin im Archiv zu veröffentlichen.

ÜBERSICHT
der
neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Acten des zweiten internationalen Kongresses für Sonntagsfeier, gehalten in Bern am 9. und 10. September 1879. Reden und Berichte. Bern. K. J. Wyss. Fr. 4.—.

Adams, C., Federation of the railroad system: argument, Feb. 27, 1880, before the committee of commerce of U. S. house of representatives on the bills to regulate interstate railroad traffic. Boston, Estes et Lauriat. 20 c.

Adler, A., Leitfaden der Volkswirthschaftslehre zum Gebrauche an höheren Fachlehranstalten und zum Selbstunterricht. Leipzig. Gebhardt. ℳ 2,80.

Allen, Grant, Der Farbensinn, sein Ursprung und seine Entwickelung. Leipzig. Ernst Günther's Verlag. ℳ 5,—.

Barbier, J. B., Chemin de fer Trans-Saharien, carte générale de raccordement des trois directions proposées avec le résau des chemins de fer algériens. Paris, Challamel. fr. 0,75.

Becker, Ludwig Ritter von, Ueber das periodische Schmieren der Eisenbahnwagen. Wien 1880. R. v. Waldheim. ℳ 9,—.

Behrend, J. Fr., Lehrbuch des Handelsrechts. 1. Bd. 1. Lfg. Berlin. Guttentag. ℳ 3,—.

Berard, E., Le Mont-Blanc et le Simplon, considérés comme voies internationales. Paris, Baudry. fr. 1,50.

Berliner Börse, Jahrbuch, herausgegeben von der Redaktion des Berliner Aktionär. Berlin (E. S. Mittler & Sohn) 1880.

Bibliothek, deutsche, volkswirthschaftlicher Klassiker. Unter Mitwirkung deutscher Volkswirthe, hrsg. von K. Braun-Wiesbaden. 4. Lfg. Inhalt: K. H. Hagen's Staatslehre. Berlin. Herbig. ℳ 1,—.

Block, M., Supplément annuel au dictionnaire de l'administration française. Novembre 1880. Nancy, Berger-Levrault et Co., Paris, même maison. fr. 2,50.

Bodenstein, C., Die Statistik des deutschen Waarenverkehrs mit dem Auslande nach dem Reichsgesetz vom 20. Juli 1879. Berlin. C. Heymann's Verl. ℳ 4,—.

Bohlmann, O., Die Praxis in Expropriationssachen. Beiträge zur Beurtheilung der bezüglichen Kontroversen des preussischen, wie auch des gemeinen Rechts. Ueber die Schadenersatzforderungen der durch den Bau und Betrieb der Eisenbahnen betroffenen Grundeigenthümer. Lindau. Ludwig. ℳ 2,—.

Boinvilliers, E., Les chemins de fer désastreux. Paris, Dubuisson et Cie.

Bormans, Th., Traité de l'alignement et des droits de voirie. Paris, Rousseau. fr. 9,50.

Brachelli, H. E., Statistische Skizze der europäischen Staaten. Mit Nachträgen bis Ende März 1880. Leipzig. Hinrich's Verl. ℳ 4,—.

Carte des chemins de fer. (Les travaux publics de la France.) Paris, Lemercier et Cie.

— des routes nationales. (Les travaux publics de la France.) Paris, Lemercier et Cie.

Cauwès, P., Cours d'économie politique, professé à la faculté de droit de Paris. Paris, Larose. fr. 16,—.

Cazeneuve, A., Le réseau d'intérêt local et les chemins de fer sur route. Paris, Guillaumin et Cie.

Choppard, Léon, Des chemins de fer industriels. Paris 1880. Berger-Levrault & Cie. ℳ 2,—.

Conférences internationales de statistique tenues à Paris, du 22 au 24 juillet 1878, au palais du Trocadéro, à l'exposition universelle internationale de 1878. Paris, impr. nationale.

Congrès international du commerce et le l'industrie tenu à Paris, du 16 au 22 août 1878, au palais du Trocadéro, à l'exposition universelle internationale de 1878. Comptes rendus sténographiques. Paris, impr. nationale.

Derrien, Le chemin de fer Trans-Saharien d'Oran au Touat par Tlemcen et l'oued Messaouda. Paris, Challamel. fr. 1,50.

Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstätten- und Werkstattsmaterialien-Verwaltung, sowie für das Buch- und Rechnungswesen derselben. (Aus „Eisenbahn-Verordnungsblatt"). Berlin. C. Heymann's Verl. ℳ 1,60.

Donath, Ed., Die Prüfung der Schienenmaterialien. Wien.

Doussaud, A., Droit administratif: des expertises en matière de travaux publics. Paris, Marchal, Billard et Co. fr. 4,50.

Eisenbahnlinie (die) Luzern-Immensee. Eingabe des Stadtrathes von Luzern an den Reg.-Rath des Kanton Luzern, betr. sofortige Ausführung dieser Linie. Luzern. C. F. Prell.

Exploitation (l') des chemins de fer par l'Etat. Paris, Chaix et Ce.

Forquenot, Visites des ingénieurs anciens élèves de l'école centrale des arts et manufactures à l'exposition universelle de 1878. Les locomotives. Paris, 18 rue Lafayette.

Franqueville, C. de, L'état et les chemins de fer en Angleterre. Paris, Chaix et Cie.

Gamp, die wirthschaftlich-sozialen Aufgaben unserer Zeit auf industriellem und landwirthschaftlichem Gebiete. Berlin. C. Heymann's Verl. ℳ 7,—.

Gotthard-Bahn, Generalkarte der, nebst Längenprofilen. Zürich 1880. Orell, Füssli & Co. ℳ 8,—.

Heuser, C., Reg.-Baumeister. Kanäle und Eisenbahnen in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung. Berlin 1880. Springer.

Hoffmann, Louis, Der Langschwellen-Oberbau der Rheinischen Eisenbahn und die bekannten zweitheiligen Oberbausysteme der Neuzeit. Berlin 1880. Springer.

Jahrbuch für Bremische Statistik. Hrsg. vom Büreau für Bremische Statistik. Jahrg. 1879. 1. Heft: Zur Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs im Jahre 1879. Bremen. v. Halem. ℳ 7,50.

— statistisches, der Stadt Berlin. 6. Jahrg. Statistik des Jahres 1878. Hrsg. von R. Böckh. Berlin. Simion. ℳ 5,—.

Jacqmin, P., Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière de transports. Paris, Ves. Renou, Maulde et Cock.

Jacquier, J., Projet de loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local; observations sur les dispositions financières. Extrait de la Revue générale d'administration. Nancy. Berger-Levrault et Cie; Paris, même maison.

Koch, Dr. Gustav Adolf, Die Tunnelfrage bei der Arlbergbahn. Mit Karten. Wien. Lehmann & Wentzel. ℳ 1,60.

Koch, Dr. jur. W., Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Eisenbahn-Stations-Verzeichniss der dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europa's. Berlin 1880. Barthol & Co. (W. Lobeck). ℳ 5,—.

Koch, Dr. Jur., W., Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. II. Ortsverzeichniss Ein alphabetisch geordnetes Verzeichniss von Orten, welche mit den mitteleuropäischen Eisenbahnstationen in Betreff der Güter-Ab- und Anfuhr in Verbindung stehen, etc. Berlin. Barthol & Co. Subscriptionspreis baar ℳ 6,—; Karte dazu ℳ 1,—.

Laplaiche, A., Manuel du candidat au commissariat de surveillance administrative des chemins de fer. Paris 1880. Berger-Levrault & Cie. ℳ 4,—.

Laurens, C., Le rachat des chemins de fer par l'Etat et les transports à bon marché. Paris, Ducher et Cie.

Lejeune, C., La verité sur les tarifs des chemins de fer. Paris, Capiomont et Renault.

Loisel, F., Annuaire spécial des chemins de fer belges. Jurisprudence et législation usuelle. Statistique comparative des résultats de l'exploitation en 1877—78. Chemins de fer belges et étrangers, résultats de l'exploitation. Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie. Fr. 8,—.

Malo, L., Le rachat des chemins de fer, ses dangers pour les intérêts publics. Lyon, Bellon.

Mecca, Julius, Deutsches Eisenbahn-Stations-Verzeichniss und Kilometerzeiger. Mit Karte. Cassel 1880. Theodor Kay. ℳ 4,—.

Meyer, W., Post- und Telegraphen-Handbuch nach den neuesten Abänderungen des Postgesetzes und der Post- und Telegraphenordnung. Enth.: 1. Post- und Telegraphentarif u. s. w., 2. Wechselstempeltarif u. s. w., 3. Staatistischer Gebührentarif, 4. Verzeichniss der Strassen von Berlin, nebst Angabe des Postbezirks. Hannover. Hahn. ℳ 1,—.

Mimerel, A., Etude sur les concessions de chemin de fer. 1880.

Ministère (italien) de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. — Direction de statistique. Tableaux pour la compilation d'une statistique internationale de chemins de fer. Rome, hérit. Botta.

Moschell, John, Notice sur le chemin de fer à voie étroite de Lausanne à Echallens. fr. 1,50.

Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem städtischen Departement im k. k. Handels-Ministerium. 17. Bd., 4. Heft. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1878. Wien 1879. K. k. Hof- und Staatsdruckerei. ℳ 2,—.

Neumann-Spallart, F. H. v., Uebersichten über Produktion, Verkehr und Handel in der Weltwirthschaft. Jahrg. 1879. Stuttgart. Maier. ℳ 6,—.

Nimmo, J. jun., Report on the internal commerce of the United States. Commerce and navigation. With 8 maps. Washington. sh. 7—6.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Herausgegeben von E. Heusinger von Waldegg. 7. Supplementband: Die Eigenschaften von Eisen und Stahl. Mit 10 Tafeln. Wiesbaden 1880. C. W. Kreidels Verlag. *M* 16,—.

Osthoff's Technische Reisebücher. Norddeutschland. Leipzig 1880. G. Knapp Verl. (E. Nowák). *M* 5,—.

Parandier, Étude sur les courants de circulation et sur les principes à suivre dans le tracé des voies nouvelles de transport destinées à les desservir. Paris, Dunod.

Revue générale des chemins de fer. Mémoires et documents sur l'établissement, la construction et l'exploitation technique et commerciale des voies ferrées. 1879 et 1880. Paris, Dunod. fr. 28,—.

Rikli, M. A., Die Zukunfts-Völkerstrassen durch den St. Gotthard und Arlberg. Eine zwanglose handels-politische Betrachtung. St. Gallen. Moosberger.

Routier, C., Études économiques. Libre échange et protection au point de vue commercial et industriel. Paris, Challamel aîné.

Schleicher, W., und J. **Trau,** Die Rheinbrücke bei Germersheim. Mit Figurentafeln und Atlas. Ludwigshafen a. Rh. *M* 25,—.

Schoeller, Leopold, Die Beschlüsse der ständigen Tarifcommission vom 27. Novbr. 1879 in Bezug auf Schlesien und dessen landwirthschaftliche Interessen. Breslau 1880. Wilhelm Gottlieb Korn. *M* —,80.

Schulze, H., Lehrbuch des deutschen Staatsrechts. (In 3 Lfgn.) 1. Lfg. Leipzig. Breitkopf & Härtel. *M* 5,—.

Statistiek der scheepvart 1879. Uitgegeven door het departement van waterstaat, handel, en nijverheid. 1. gedeelte (koopvaardijvloot, scheepvaartbeweging, bemanning.) s'Gravenhage, Mart. Nijhoff. fl. 0,50.

— der scheepvaartbeweging op de kanalen in Nederland in 1879. (Uitgegeven door het ministerie van waterstaat, handel en nijverheid.) s'Gravenhage, Joh. Ikema. fl. 0,30.

Statistik, Norges officielle. Udgiven i aaret 1880. Tabeller vedkommende Norges handel i aaret 1879. Udgiven af det statistiske centralbureau. Christiania, Aschehoug et Co. 1 kr.

—, Sveriges officiela, i sammandrag. 1880. Sthlm, P. A. Norstedt et Söner. 1 kr.

Tresca, H., Résultats des expériences de flexion faites sur des rails en fer et en acier au delà de la limite d'élasticité et jusqu'à la rupture. Paris, Capiomont et Renault.

Vallée, E., Les impôts et les chemins de fer. No. 7. Grandeur et décadence de M. Simon Philippart, suivies du grand plan général de classement. Paris, Lefrançois. fr. 0,25.

Verzameling van consulaire en andere verslagen en berichten over nijverheid, handel en scheepvaart. 1880. (Uitgegeven door het ministerie van waterstaat, handel en nijverheid.) s'Gravenhage, Joh. Ikema. fl. 1.

Vignes, Édouard, Traité des impôts en France, considérés sous le rapport du droit, de l'économie politique et de la statistique, suivi du mouvement détaillé de la dette publique depuis 1879; mise au courant de la législation par M. Vergniaud. Paris, Guillaumin et Co. fr. 16,—.

Wagner, Adolph und Erwin **Nasse,** Lehrbuch der politischen Oekonomie. 6. Band. Finanzwissenschaft von A. Wagner. 2. Theil. 1. Heft. Gebühren. Leipzig und Heidelberg 1878. C. F. Winter'sche Verlagshandlung. *M* 2,80.

— — Dasselbe. 2. Heft. Allgemeine Steuerlehre. 1880. *M* 10,20.

Wellington, Arthur M., The economic theory of the location of railways. New-York 1877.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band VII. Heft 3. 1. August 1880.

Inhalt: Ein Wort zu Gunsten des eisernen Oberbaues mit Querschwellen und über eine neue Schienenbefestigung für denselben. Ueber Gebläsemaschinen (Fortsetzung). Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung 1880 (Fortsetzung). Revisionswagen der Rheinischen Eisenbahn. Neuerungen an Stampfmaschinen zum Formen mit freifallendem Stampfer. Neuregelung des Submissionswesens in Preussen. Differentialpumpe. Korrespondenz etc.

Heft 4. 15. August 1880.
Inhalt: Das Herbstmeeting des „Iron- and Steel-Institute". Ein Wort zu Gunsten des eisernen Oberbaues mit Querschwellen (Schluss). Ueber die Ursachen undichter Stahlgüsse. Ueber Gebläsemaschinen (Schluss). Der Tunnel unter dem Hudson. Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung 1880 (Fortsetzung). Marktberichte. Verschiedenes etc.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Juni 1880. Inhalt: Des longueurs virtuelles d'un tracé de chemin de fer, par M. Charles Baum. Exposé d'un mode de votation et de représentation des observations hydrométriques, par M. Charles Ritter. Chronique. Lois, décrets etc.

Juli 1880. Inhalt: Restauration des fondations du bâtiment des subsistances de la marine à Cherbourg, notice par M. Clavenad. Réparation du radier de l'ecluse Duquesne, dans le port de Dieppe, par M. Alexandre. Tableaux graphiques pour le calcul des ressorts, par M. Lévy-Lambert. Chronique. Lois, décrets etc.

Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Berlin.

No. 14. Juli 1880.
Inhalt: Weitere Entwickelung des Postsparkassenwesens. Statistik über den Postbetrieb in Deutschland für das Jahr 1878. Die Keilschrifttäfelchen des Reichs-Postmuseums. Verhältniss der amerikanischen Union zu den Privat-Telegraphen-Gesellschaften. Ein neues europäisch-indisches Bahnprojekt. Die Pergamenischen Bildwerke. Das Postwesen in den Straits-Settlements. Neue postalisch-geographische Handbücher. Ueber die elektrische Beleuchtung in Amerika. Der schnellste Eisenbahnzug. Literatur des Verkehrswesens. Zeitschriften-Ueberschau.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien.

Die **No.** 82—97 (15. Juli bis 19. August 1880) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland folgende Aufsätze etc.:
(No. 83:) Die Konvertirung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Prioritäten. Die Staatsbahn-Verwaltung in Preussen. (No. 84:) Die Feldabahn. (No. 85:) Der Kanal von Suez. (No. 87:) Eisenbahnverkehr im Monat Juni 1880 und Vergleich der Einnahmen des ersten Semesters 1880 mit jenen der gleichen Periode 1879. (No. 88:) Schweizerische Eisenbahnverhältnisse im Jahre 1879. (No. 92:) Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten. Die landwirthschaftliche Eisenbahn in der Herrschaft Kapuvár. (No. 93:) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den im Gebiete der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen mit Ende Dezember 1879. (No. 94 und 95:) Das Gesetz über die Sekundärbahnen und die Tramways in Frankreich vom 11. Juni 1880. (No. 96:) Neue Interkommunikations-Personenwagen für Sekundärzüge.

Deutsches Handelsblatt. Berlin.

No. 30. 22. Juli 1880.
Inhalt: Wirthschaftspolitische Reaktionsideen. Die Kassirung der Stempelmarken. Das britische Spaarkassenwesen.

No. 31. 29. Juli 1880.
Inhalt: Zur Statistik der Edelmetalle. Die Wiener Gewerbe-Ausstellung. Der auswärtige Handel der Vereinigten Staaten 1879 und 1878. Der Welt-Kaffeehandel.

No. 32. 5. August 1880.
Inhalt: Der Nothstand der Landwirthschaft und die Kornzölle. Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat Juni und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1880. Wichtige reichsgerichtliche Entscheidungen. Aus England.

No. 33. 12. August 1880.
Inhalt: Politische Oekonomie. Abermals die Börsensteuer. Wichtige reichsgerichtliche Entscheidungen. Der amerikanische Konservenhandel. Aus England.

No. 34. 19. August 1880.
Inhalt: Der Heringsfang und der Niedergang der deutschen Heringsfischerei. Dänemarks Handelsbeziehungen zu Deutschland. Der achte internationale Getreide- und Saatenmarkt.

Ausserdem in jeder Nummer die regelmässigen Mittheilungen aus den Handelskammern und über den europäischen Geldmarkt.

Die Eisenbahn. Zürich.

Bd. XIII. No. 3. 17. Juli 1880.

Inhalt: Tyer's Blocksignal-Apparat. Lokomotivbetrieb durch komprimirte Luft von Ingenieur C. Wetter in London. Wasserbauliche Mittheilungen aus dem Aargau. Chemin de fer du St. Gothard.

No. 4. 24. Juli 1880.

Inhalt: Die Bestimmung des Erddrucks mit Rücksicht auf Cohäsion, von Prof. W. Ritter in Riga. Die elektrische Beleuchtung am eidgenössischen Sängerfest in Zürich. La mauvaise partie du grand tunnel du Gothard.

No. 5. 31. Juli 1880.

Inhalt: Die Wirkungen der Isolation auf Hauswandungen. Die Zukunft der Eisenindustrie. Semper-Museum. Die blähende Strecke im Gotthard-Tunnel.

No. 6. 7. August 1880.

Inhalt: Das 25jährige Jubiläum des eidgenössischen Polytechnikums. Ueber die Bestimmung der Absteckungselemente für die sieben Kehrtunnels der Gotthardbahn.

No. 7. 14. August 1880.

Inhalt: Das 25jährige Jubiläum des eidgenössischen Polytechnikums (Fortsetz.). Ueber die Bestimmung der Absteckungselemente für die sieben Kehrtunnels der Gotthardbahn (Forts.). Zum Untergang des Dampfbootes „Neptun." Druckpartie bei 2,8 km des Gotthardtunnels. Brand der Reichenauer Brücke. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Juni 1880.

Elektrotechnische Zeitschrift.

Heft VII. Juli 1880.

Inhalt: Vereinsangelegenheiten. Die Elektrizität als Helferin der wissenschaftlichen Zeitmessung und des öffentlichen Zeitdienstes von Prof. Dr. Förster. Das Gegen- und Doppel-Gegensprechen in England von Dr. A. Tobler. Die Kontrolvorrichtungen an Rommel und Klatky's Distanzsignalen von Dr. Ed. Zetsche. Elektrische Uhr von Siemens & Halske. Ueber die Fortschritte in der Prüfung der Kabel während der Fabrikation und Legung derselben. Das Pantelephon von de Locht. Der Telegraph und die Fischerei in Norwegen. Kleine Mittheilungen.

L'Économiste français. Paris.

No. 30. 24. Juli 1880.

Inhalt: La crise économique, le rendement des impôts et le progrès de la richesse publique. Le commerce extérieur de la France pendant les six premiers mois de 1880. Le mouvement économique aux États-Unis. Lettres de Suisse: la question du budget à Genève; la question des tunnels Mont-Blanc ou Simplon. L'industrie du tissage et les corporations ouvrières en Allemagne. Les finances de la République Argentine et ses ressources. Lettres de Hongrie: les grands travaux publics; les chemins de fer de l'État; la situation financière agricole et commerciale. La production et le commerce du blé. Le rendement des impôts pendant le 1er semestre de 1880 et celui de 1879.

No. 31. 31. Juli 1880.

Inhalt: Des causes de la crise industrielle et de la fin de cette crise. Le congrès collectiviste-révolutionnaire de Paris et le socialisme anarchiste. Lettres d'Italie: le nouveau tarif général et le commerce entre l'Italie et la France. Les charges du contribuable en Angleterre et en France depuis 1870. L'octroi de Paris sur les vins en bouteilles. Les Indes néerlandaises: leur système colonial, leur richesse et leurs populations. Le legs B. Rampal pour les associations ouvrières. Correspondance: la division de la propriété et les droits de mutation. Les dégrèvements depuis 1871.

No. 32. 7. August 1880.

Inhalt: Des causes de la crise industrielle et de la fin de cette crise (II). De la possibilité d'une révolution socialiste. Les chemins de fer industriels. Lettres d'un administré: les nouveaux monuments commémoratifs et symboliques et les concours de l'État et de la ville de Paris. La productivité des divers impôts et les dégrèvements. Le mouvement économique aux États-Unis. Le bimétallisme en Allemagne. La crise agricole: discours de M. Léon Say, président du sénat. Correspondance: une lacune des relevés officiels des importations et exportations; la propriété foncière et les droits de mutation. Les résultats de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local pendant le premier trimestre de 1880 et de 1879.

No. 33. 14. August 1880.
Inhalt: Le phylloxéra, son influence sur les transports et sur les revenus publics. Le mouvement de la population en France: la Bretagne et la Normandie. L'école des hautes études commerciales: les plans de l'école. Les discussions de la société d'économie politique: le recensement et la statistique de la population; le traité de commerce franco-américain. Le royaume du Portugal, ses colonies, ses ressources naturelles, son industrie et son commerce. La justice civile et commerciale en France et en Algérie en 1878. L'enseignement de l'économie politique à Bordeaux. La question du rachat des chemins de fer devant les chambres de commerce. Correspondance: les tarifs de chemin de fer et la responsabilité des compagnies.

No. 34. 21. August 1880.
Inhalt: La banque de France, les exportations d'or, les petites coupures et les taux de l'escompte. Le commerce extérieur de la France pendant les sept premiers mois de 1880. Le droit de propriété. Lettres de Suisse: les récoltes: les travaux de la dernière session législative; la liberté des banques et la révision de la constitution; la loi sur les fabriques; la loi sur les allumettes chimiques; les chemins de fer; le tunnel du Gothard; le phylloxéra; le différend Vaudo-Genevois à propos du lac Léman; l'école secondaire de jeunes filles de Genève. La question du prix de la viande. Le mouvement économique aux Etas-Unis. Le commerce des vins en Angleterre. Les dégrèvements les plus désirables. La question du rachat des chemins de fer devant les chambres de commerce. Correspondance: l'association agricole; le dégrèvement de la contribution foncière rurale.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

No. 28. 11. Juli 1880.
Inhalt: Signal für lange Tunnels. Eisenbahnen in Böhmen. Eisenbahnrecht. Chronik.

No. 29. 18. Juli 1880.
Inhalt: Ueber commerciale Eisenbahn-Statistik. Die Consum-Vereine für Eisenbahnbedienstete. Chronik etc.

No. 30. 25. Juli 1880.
Inhalt: Interkommunications-Signal. Die Convertirung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Prioritäten. Zeitungsschau etc.

No. 31. 1. August 1880.
Inhalt: Die Eisenbahn-Ausstellung in Wien. Winke für Reisende bezüglich Sicherung des Reisegepäcks und der Baarschaft. Eisenbahnrecht. Zeitungsschau etc.

No. 32. 8. August 1880.
Inhalt: Zur Frage des Strafschutzes der Eisenbahnen. Die englischen Clubs. Zeitungsschau etc.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer, postes, télégraphes et douanes. Bruxelles.

12.—14. Lieferung. — 15. Juli, 1. und 15. August 1880.
Inhalt: Traduction analytique du mémoire adressé au département des travaux publics d'Italie par les compagnies des chemins de fer du Sud de l'Italie et des chemins de fer Romains au sujet des travaux de la Conférence de Berne (suite et fin). Ausserdem in der 14. Lieferung: Traduction du mémoire de l'association internationale pour l'assurance des transports; critique du projet de loi internationale sur le transport par chemin de fer, élaboré à Berne du 13 mai au 4 juin 1878. Jurisprudence, Tarifs etc.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin,

Die **Nummern 56—65** (23. Juli bis 23. August 1880) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, Miscellen und offiziellen Anzeigen folgende Aufsätze etc.:
(No. 56:) Die österreichische Eisenbahn-Verstaatlichung. Die Kronprinz-Rudolfbahn. Niederländische Centralbahn. Saharabahn. (No. 57:) Zur Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (I der Tagesordnung). Farbenblindheit und Signaltaubheit. (No. 58:) Zur Generalversammlung etc. (III—V der Tagesordnung). Die topographische Karte des Königreichs Sachsen. (No. 59:) Zur Generalversammlung etc. (VI—VIII der Tagesordnung). Gepäckbeförderung. Farbenblindheit. Deutsche Betriebsergebnisse pro Juni 1880. (No. 60:) Zur General-

versammlung etc. (VIII und IX der Tagesordnung). Oesterreichisch-ungarische Betriebsergebnisse pro Juni 1880. (No. 61:) Zur Generalversammlung etc. (X—XVI der Tagesordnung). Der Reisetyrann. Betriebsergebnisse schweizerischer Eisenbahnen pro 1880. (No. 62:) Zur Generalversammlung etc. (XVII bis XIX der Tagesordnung). (No. 63:) Zur Generalversammlung etc. (XX und XXI der Tagesordnung). (No. 64:) Zur Generalversammlung etc. (XXII und XXIII der Tagesordnung). Die Wolgabrücke bei Sysran. Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung befindliche Eisenbahnen. Das Finanzprogramm einer Sekundärbahn. Gotthardbahn. Ohne Reisetyrann. (No. 65:) Zur Generalversammlung etc. (XXIV—XXVII der Tagesordnung). Die Stenographie im Dienste der Eisenbahn.

Folgende das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 59. 24. Juli 1880. Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a. M zu einem Central-Bahnhofe. Neuregulirung des Submissionswesens in Preussen (Forts.).

No. 64. 11. August 1880. Vom Bau der Gotthardbahn.

No. 65. 14. August 1880. Zur Beurtheilung der Gelenk-Knotenverbindungen eiserner Brücken.

No. 66. 18. August 1880. Untersuchung von Bahnbeamten auf Farbenblindheit etc. in Amerika.

No. 68. 25. August 1880. Central-Rauchabführung für die Maschinengebäude der sächsischen Staatsbahn.

Engineering. London.

No. 759. 16. Juli 1880. Bridge over the river Volga. The Tay-bridge disaster. Mining and metallurgy in rhenisch Prussia.

No. 760. 23. Juli 1880. Railway telegraphs. Bridge over the river Volga. Chain brake with Park and Webb's automatic gear, North London railway. The electric light at St. Enoch's station.

No. 761. 30. Juli 1880. Canadian railways. The Tay bridge.

No. 762. 6. August 1880. Locomotive details: Western railway of France.

No. 763. 13. August 1880. Tank locomotive at the Düsseldorf exhibition. The Tay bridge inquiry. Continuous railway brakes.

Das Schiff. Zeitung für die gesammten Interessen der Binnenschifffahrt. Dresden.

No. 19. 7. August 1880. Die obere Weser als Waarenstrasse. Brückenbau zwischen Mainz und Kastel.

No. 20. 14. August 1880. Die Reform der Mainschifffahrt. Neue Frachtschifffahrt-Gesellschaft auf der Elbe.

No. 21. 21. August 1880. Die Reform der Mainschifffahrt. Der gegenwärtige Stand des Nord-Ostsee-Canal-Projekts. Die Ruhrschifffahrt. Die Berliner Kohlenkonferenz. Kettenschifffahrt auf dem Niemen.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

No. 33. 13. August 1880. Zum Einsturz der Taybrücke.

No. 34. 20. August 1880. Ueber die Windversteifung eiserner Brücken und Brückenpfeiler.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 29—31. 17.—31. Juli 1880. Ueber die Zahnrad- und Steil-Adhäsions-Bahn in der Schweiz und Würtemberg, von Oberingenieur Georg Rupprecht.

Ausserdem in **No. 30.** Elektrische Beleuchtung des Wiener Südbahnhofes.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

6. und **7. Heft.** 1880. Die Lokalbahn von Unter-Drauburg nach Wolfsberg und die Hauptbahn von Tarvis nach Pontafel.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymann's Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

BEILAGE
ZUM
EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT.

Heft 4. Berlin, November. 1880.

Aus dem an den französischen Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Berichte der Untersuchungs-Kommission betreffend die Verhütung von Eisenbahn-Unfällen.

In Folge eines am 15. August 1879 auf einer eingleisigen Strecke der französischen Westbahn stattgehabten schweren Unfalls wurde seitens des französischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Kommission eingesetzt mit der Aufgabe, die zur Sicherung des Betriebes bei den französischen Eisenbahnen, namentlich in Bezug auf eingleisige Strecken in Anwendung befindlichen Einrichtungen zu prüfen und eventuell Vorschläge wegen weiterer Verbesserung dieser Einrichtungen zu machen. Die Kommission, welche zu diesem Zwecke am 26. August 1879 zusammentrat, hat sich in eingehender Weise von den bei den verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften bestehenden bezüglichen Einrichtungen Kenntniss verschafft, und hat diese Einrichtungen sorgfältiger Prüfung unterzogen. Ebenso hat sie eine grosse Zahl neuer, auf die Sicherung des Eisenbahnbetriebes sich beziehender Erfindungen geprüft.

Ueber das Resultat ihrer Untersuchungen hat die Kommission unter dem 8. Juli cr. einen ausführlichen, im Journal officiell vom 8. August cr. veröffentlichten Bericht an den Herrn Minister erstattet. Aus demselben sind die nachstehenden Mittheilungen entnommen.

Der Eisenbahn-Oberbau.

Der Ersatz der alten eisernen Schienen durch solche von Stahl macht überall rasche Fortschritte. Es haben sich im Allgemeinen die bei Frostwetter eintretenden Schienenbrüche bei Stahlschienen nicht in wesentlich grösserer Zahl bemerkbar gemacht als bei Eisenschienen. Die Brüche der Stahlschienen sind überdies meist ziemlich genau senkrecht zur Axe und verursachen nur sehr selten Unfälle.

Das Gewicht der zur Anwendung kommenden Schienen variirt zwischen 30 und 38 kg pro lfd. m. Die leichteste Schiene von 30 kg Gewicht kommt bei der Nordbahn zur Anwendung, es wird dabei die 8 m lange Schiene durch 8 Querschwellen unterstützt. Die schwerste Schiene, von 38 kg Gewicht, findet sich auf der Hauptlinie Paris-Marseille der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft. Diese letztere Schiene hat einen $0{,}_{13}$ m breiten Schienenfuss und die 6 m lange Schiene wird durch 8, bei stärkeren Steigungen durch 9 Querschwellen unterstützt. Der Vignolschiene wird der Vorzug gegeben von der Nord-, der Ost- und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Doppelkopfschiene (Stuhlschiene) dagegen wird vorgezogen von der Orleans-, der Süd-, der Westbahngesellschaft und auf dem Staatsbahnnetze. Auf letzterem werden die vorhandenen Vignolschienen successive durch Doppelkopfschienen ersetzt, nur auf der Linie Orléans-Chalons wird das gegenwärtig im Bau befindliche zweite Gleis aus Vignol-Stahlschienen von $36{,}_{5}$ kg Gewicht hergestellt. —

Weichen.

Um bei Centralweichenstell-Apparaten dem Weichensteller anzuzeigen, dass bei einer Weiche die Zungenspitze nicht genau an die Mutterschiene anschliesst, dass also hier ein Klaffen stattfindet, durch welches eine Entgleisung verursacht werden könnte, sind bei der Nordbahn elektrische Kontrolvorrichtungen in Anwendung. Eine in der Nähe des Weichenstellers befindliche Glocke wird in Bewegung gesetzt, sobald zwischen Weichenspitze und Mutterschiene ein Klaffen von 3 bis 4 mm stattfindet. Es sind 200 derartige Apparate bereits im Gebrauch, mit welchen gute Resultate erzielt werden, vorausgesetzt, dass dieselben stets mit Sorgfalt behandelt werden.

Wegeübergänge.

Um frequente und schlecht übersichtliche Wegeübergänge zu sichern, hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einen von M. Jousselin erfundenen, sehr einfachen Telegraphenapparat eingeführt. Durch denselben können zwischen einer Station und einem Barrièrenwärter durch das Ausschlagen einer Nadel nach rechts und links die folgenden 4 Depeschen gewechselt werden: „Oeffnen“, „Schliessen“, „ich öffne“, „ich schliesse“. —

Signale.

Bei 5 Gesellschaften (Nord-, Lyon-, West-, Ost- und Südbahn) werden elektrische Läutewerke angewendet, welche ertönen, sobald das vor einem Bahnhof stehende Distanzsignal auf „Halt“ gestellt ist, und so lange forttönen, als der Bahnhof durch die Scheibe gedeckt ist.

Auf den Linien mehrerer Gesellschaften sind alle Haltescheiben (Bahnhofs-Abschlusssignale) noch mit einer Vorrichtung versehen, vermittelst deren automatisch 2 Knallsignale sich auf die Schienen legen, sobald das Signal auf „Halt" gestellt wird. Wird „freie Fahrt" gegeben, so entfernen sich auch die Knallsignale von den Schienen. Die häufige und allgemeine Anwendung der Knallsignale wird, besonders bei Dunkelheit und Nebel, von der Kommission dringend empfohlen. Die Sicherheit des durch intensive Nebel und starken Verkehr sehr gefährdeten englischen Eisenbahnbetriebes sei hauptsächlich der unwandelbar befolgten Regel zu danken, dass jedes Haltsignal doppelt gegeben wird, durch einen mit rother Laterne versehenen Beamten und durch ein Knallsignal.

Um zu verhüten, dass die Lokomotivführer aus Unachtsamkeit an einem auf „Halt" gestellten Signale vorbeifahren, wird bei der Nordbahn von einer sehr sinnreichen Einrichtung ausgedehnter Gebrauch gemacht. Etwa 200 m vor dem Bahnhofs-Abschlusssignal ist eine Metallplatte angebracht und so mit dem Signalapparat in Verbindung gesetzt, dass sie bei der Haltstellung des Signals von einer zu diesem Zwecke an der Lokomotive angebrachten Metallbürste gestreift wird. Hierdurch wird ein elektrischer Strom geschlossen, welcher dann das Ertönen der Lokomotiv-Pfeife veranlasst. Auch kann durch den elektrischen Strom die kontinuirliche Bremse in Thätigkeit gesetzt und so ein langsamerer Gang oder das Stillstehen des Zuges herbeigeführt werden. Auf den Schnellzuglinien der Nordbahn sind sämmtliche Bahnhofsabschlusssignale — ungefähr 350 — mit dieser Vorrichtung versehen und 209 Lokomotiven mit den dazu gehörigen Metallbürsten und elektrischer automatischer Pfeife ausgerüstet. Man hat mit diesen Einrichtungen die befriedigendsten Resultate erzielt. Sie werden indessen nur als Hülfseinrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit betrachtet und sollen in keiner Weise dazu dienen, die Lokomotivführer von ihrer Verantwortlichkeit zu entlasten oder die Beamten von der strikten Befolgung der Reglements zu entbinden.

Mechanische Kombination von Weichen und Signalen.

Einrichtungen, mittelst welcher die Stellung der Signale und der Weichen von einander abhängig gemacht werden, kommen bei allen Linien mit stärkerem Verkehre immer mehr zur Anwendung. Im Allgemeinen wird zu diesem Zwecke das System Viguier angewendet, wenn die Zahl der an einem Punkte zu vereinigenden Hebel nicht mehr als 10 bis 16 beträgt, während man bei einer grösseren Zahl von Hebeln zu dem System Saxby und Farmer übergeht.

Bei der Wichtigkeit dieser Einrichtungen für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes empfiehlt die Kommission die möglichst allgemeine Einführung derselben.

Rollendes Material.

Bei der Konstruktion der neuen Lokomotiven wird besonders eine grössere Stabilität der Maschinen und die Vermeidung der schwankenden Bewegungen angestrebt. Dieses Ziel sucht man durch Anwendung von Balanciers und von Contregewichten zu erreichen. Auch wird der Vorderachse der Maschine eine Belastung von 11 bis 12 t gegeben, zur Erzielung eines möglichst sicheren Ganges.

Die neueren Schnellzugmaschinen haben bis zu 44 t Gewicht und Raddurchmesser bis zu $2{,}_8$ m. Um bei grösseren Radständen das Befahren der Kurven mit kleinen Radien zu ermöglichen, kommen bewegliche Vordergestelle und verschiebbare Achsen immer mehr in Anwendung.

Bei der Konstruktion der Lokomotivkessel wird jetzt allgemein Eisenblech bester Qualität angewendet, da Stahlblech, welches früher für diesen Zweck verwendet wurde, nicht die nöthige Sicherheit bietet.

Bei der Fabrikation der Lokomotiv- und Wagenachsen, sowie der Radbandagen verdrängt der Stahl oder vielmehr das diesen Namen führende, in verschiedener Weise hergestellte Metall immer mehr das Eisen. Nur für solche Räder, auf welche Bremsen wirken, behält man theilweise Bandagen aus Eisen bei.

Die Kuppelungen werden, dem Wachsen der Verkehrsmassen entsprechend, immer stärker gemacht. Bei Linien mit starken Steigungen werden die Kuppelungsschrauben und Haken auf einen Zug von 25 bis 30 000 kg geprüft.

Kommunikation zwischen den Reisenden und den Zugbeamten.

Die auf der Nord- und auf der Paris-Mittelmeerbahn gemachten Versuche mit dem elektrischen Interkommunikationsapparat nach dem System des Ingenieurs Prud'homme haben gezeigt, dass dieses System zur praktischen Anwendung geeignet sei; die Kommission empfiehlt deshalb weitere Versuche.

Gleichzeitig wird noch empfohlen:

1. Einrichtungen zu treffen, welche es möglich machen, auf den Trittbrettern an dem Zuge entlang zu gehen;
2. zur Verhütung von Verbrechen Verbindungen zwischen den benachbarten Koupés desselben Wagens herzustellen, vielleicht mittelst kleiner verglaster Oeffnungen.

Fahrgeschwindigkeit.

Bei der französischen Ostbahn bestehen folgende Vorschriften: Für die Personenzüge ist die Maximalgeschwindigkeit festgesetzt auf

90 km	auf Neigungen	von	0	bis	4	mm	(hor. bis 1 : 250)
80 „	„ „	„	5	„	7	„	(1 : 200 bis 1 : 143)
70 „	„ „	„	7	„	10	„	(1 : 143 bis 1 : 100)
60 „	„ „	„	11	„	15	„	(1 : 91 bis 1 : 67)
50 „	„ „	„	16	„	18	„	(1 : 63 bis 1 : 56)
40 „	„ „	„	20	„	25	„	(1 : 50 bis 1 : 40)

Bei den gemischten Zügen vermindert sich die auf 60 km festgesetzte Maximalgeschwindigkeit bei den vorangegebenen Neigungen von mehr als 4 mm auf respektive 55,50, 45,40 und 30 km. Die Maximalgeschwindigkeit der Güterzüge ist auf 50 km festgesetzt und verringert sich auf resp. 45,40, 35,30 und 25 km.

In ähnlicher Weise sind auch bei den anderen Eisenbahn-Gesellschaften den Gefällen und sonstigen Betriebsverhältnissen entsprechend die Fahrgeschwindigkeiten für die einzelnen Zuggattungen festgesetzt. Der auf

der Route Paris-Marseille mit einer mittleren Geschwindigkeit von 72 km fahrende Schnellzug erreicht an einzelnen Stellen eine Geschwindigkeit bis zu 96 km in der Stunde.

Die Kommission giebt der Ansicht Ausdruck, dass bei gutem Gleis und gutem Fahrmaterial eine Geschwindigkeit von 95 bis 100 km ohne Beeinträchtigung der Sicherheit stattfinden kann, vorausgesetzt, dass der Lokomotivführer stets Herr seines Zuges bleibe und dass ihm in den Bremsen ein Mittel zur Disposition stehe, bei unvorhergesehenem Fahrthinderniss den Zug rasch zum Stehen zu bringen.

Um Kollisionen zu vermeiden, ist es nöthig, dass zwischen zwei auf einander folgenden Zügen stets ein genügender freier Zwischenraum sei.

Die zu diesem Zwecke gewöhnlich befolgte Regel ist:

Kein Zug (bezw. keine Maschine) darf von einer Station abfahren oder sie durchfahren, bevor seit dem Abgang oder dem Durchfahren des vorhergehenden Zuges 10 Minuten verflossen sind.

Dieses Intervall kann auf 5 Minuten herabgesetzt werden, wenn

1. der erste Zug rascher fährt als der zweite;
2. die auf demselben Gleise durch die einander folgenden Züge zu durchfahrende Strecke nicht mehr als 2 km lang ist.

Nach den speziellen Reglements einiger Gesellschaften kann die Zwischenzeit sogar auf 3 Minuten herabgemindert werden, wenn zwei einander folgende Züge nach Zurücklegung von weniger als 1 km Strecke verschiedene Richtungen einschlagen.

Blocksystem.

Die Einführung des Blocksystems bei den französischen Eisenbahnen macht rasche Fortschritte. Man hat in Anwendung gebracht: die Elektro-Semaphoren nach System Lartègue-Tesse und Prud'homme, den Apparat von Tyer, welcher in England am gebräuchlichsten ist, sowie den Apparat von Regnault.

Bei der Nordbahn ist eine wichtige Verbesserung dadurch herbeigeführt worden, dass dem Tyer'schen Apparate jedes Postens ein elektrischer Nachrichtgeber (avertisseur) nach System Jousselin hinzugefügt worden ist. Mittelst dieses Nachrichtgebers können 12 feststehende Zeichen gegeben werden und zwar unter Benutzung des Stroms des Blockapparats und ohne dass letzterer in seiner Funktionirung dadurch gestört wird. Der Apparat besteht aus einer mit numerirter Eintheilung versehenen Scheibe (Zifferblatt), auf welcher sich eine Nadel bewegen kann. Es genügt, auf den Knopf zu drücken, gegen welchen die untere Nadel des Tyer'schen Apparats geneigt ist, um das Läutewerk des nächsten Postens in Thätigkeit zu setzen und die Nadel der Scheibe um eine Nummer der Theilung vorrücken zu lassen. Bei jeder Nummer ist eine der 12 gebräuchlichsten Depeschen eingetragen. Es wird also eine Depesche durch das Einstellen der Nadel auf die betreffende Nummer gegeben.

Die Orleansbahn-Gesellschaft wendet die Elektro-Semaphoren nach System Lartigue an, mit einer von M. M. Heurteau und Guillot er-

fundenen Modifikation, durch welche die Irrthümer vermieden werden sollen, welche aus Störungen durch die atmosphärische Elektrizität resultiren können.

Die Kommission spricht die Ansicht aus, dass 5 Züge per Stunde in derselben Richtung als diejenige Grenze des Verkehrs anzusehen sei, in welcher die Einführung des Blocksystems unentbehrlich wird.

Bremsen.

Fast alle Lokomotiven sind gegenwärtig mit Vorrichtungen versehen, welche bezwecken, durch Anwendung von Gegendampf der Bewegung des Zuges einen Widerstand entgegenzusetzen. Es wird von dieser Einrichtung vielfach Gebrauch gemacht, sowohl zum Zwecke des Haltens beim Einfahren in Bahnhöfe, als zur Verringerung der Geschwindigkeit bei starken Gefällen.

Bei der Westbahn waren am 31. Dezember 1879 mit der Westinghouse'schen Luftdruckbremse versehen: 100 Maschinen und 900 Personen- und Gepäckwagen. Es ist von derselben Bahn kürzlich beschlossen worden, weitere 75 Maschinen und 500 Wagen in gleicher Weise mit kontinuirlicher Bremse, System Westinghouse, versehen zu lassen.

Die Nordbahn hatte mit der von ihr modifizirten Smith'schen Vakuumbremse bis zum 1. Mai 1880 ausgerüstet: 131 Maschinen und 550 Wagen, so dass 22 tägliche Züge — besonders die Expresszüge der grossen Linie Paris-Calais, Boulogne, Lille, Soissons — damit versehen sind. Man beabsichtigt, im laufenden Jahre noch weitere 378 Maschinen und 800 Personen- und Gepäckwagen in gleicher Weise auszurüsten. Die Gesellschaft will demnächst diese Bremse auch bei Güterzügen in Anwendung bringen, in der Art, dass Lokomotive und Tender, sowie der mit 12 t zu belastende erste Packwagen mit der Vakuumbremse versehen werden. Durch Hinzufügung dieser Bremskraft zu der der gewöhnlichen Bremsen der Güterzüge wird für diese langsamer fahrenden Züge ein hohes Maass der Betriebssicherheit erzielt.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wendet Schraubenbremsen besonderer Konstruktion — System Delpech — an, durch welche eine sehr rasche Bremswirkung erzielt wird. Ausserdem werden bei dieser Bahn zur Zeit Versuche mit der Westinghouse'schen und der Smith'schen Bremse angestellt.

Die Südbahn-Gesellschaft lässt eine Zahl neuer Maschinen und Wagen, welche demnächst zu einem Schnellzuge auf den Linien Bordeaux-Cette und Narbonne-Spanische Grenze zusammengestellt werden sollen, mit der Westinghouse'schen Bremse ausrüsten.

Die Ostbahn hat mit der elektrischen Bremse, System Achard, Versuche gemacht. Ein von Paris nach Avricourt gehender Schnellzug, ausser den Packetwagen aus 5 bis 6 Wagen zusammengesetzt, ist mit dieser Bremse ausgerüstet. Dieselbe hat sich hierbei so bewährt, dass die Gesellschaft beabsichtigt, auch einen grösseren Zug damit auszurüsten.

Die Kommission spricht die Ansicht aus, dass die elektrische Bremse, System Achard, nach Einführung einiger Verbesserungen, mit welchen gegenwärtig Versuche angestellt werden, von hoher praktischer Bedeutung

werden könne. Bei diesen neuen Versuchen soll die Bremskraft durch einen Induktionsstrom, welcher mittelst einer, von einer Achse des Fahrzeugs in Bewegung gesetzten Gramme'schen Maschine erzeugt wird, hergestellt werden.

Die Orléansbahn-Gesellschaft hat versuchsweise bei einem zwischen Paris und Bordeaux verkehrenden Schnellzuge die Heberlein'sche Bremse eingeführt, ebenso bei 6 Zügen, welche zwischen Paris und Orléans zirkuliren, die Smith'sche Bremse.

Die Kommission empfiehlt, mindestens alle diejenigen Personenzüge, deren normale Geschwindigkeit 60 km in der Stunde erreicht, mit kontinuirlichen Bremsen auszurüsten und dabei den Kontredampf regelmässig anzuwenden.

Betrieb auf eingleisiger Strecke.

Die Nordbahn-Gesellschaft hat auf ihren sämmtlichen eingleisigen Strecken die elektrischen Glocken, System Siemens, in Anwendung. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn finden sich auf etwa $^1/_3$ der eingleisigen Strecken ebenfalls Läutewerke, aber nach System Leopolder (Wien). Bei den übrigen Bahngesellschaften ist die Sicherheit des Betriebes der eingleisigen Strecken lediglich durch die strikte Befolgung der für diesen Betrieb gegebenen besonderen Bestimmungen gewährleistet. Die Kommission erachtet für erforderlich, dass auf eingleisigen Strecken, auf welchen mehr als 6 Züge in jeder Richtung täglich verkehren, entweder das elektrische Glockensignal oder ein Blocksystem mit äusseren Signalen zur Anwendung kommt.

In dem vorstehenden Auszuge ist der wesentliche Inhalt des von der französischen Untersuchungs-Kommission erstatteten Berichts, besonders in Bezug auf die neueren zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in Anwendung gebrachten oder versuchten Einrichtungen wiedergegeben. Vergleicht man die zu genanntem Zwecke in Frankreich bestehenden Einrichtungen und die dort zur Zeit auftretenden Bestrebungen zur Verbesserung derselben mit den analogen Einrichtungen und Bestrebungen in Deutschland, so ergiebt sich zunächst in Bezug auf den Oberbau, dass der in Deutschland sowohl aus wirthschaftlichen Gründen, als wegen der dadurch erzielten Erhöhung der Stabilität der Gleise immer allgemeiner zur Einführung gelangende eiserne Oberbau, d. h. der Ersatz des Holzes durch Eisen, in Frankreich noch gar nicht zur Anwendung gekommen zu sein scheint. Ferner ist ersichtlich, dass das in Deutschland auf allen Linien mit stärkerem Verkehre schon seit längerer Zeit in Anwendung befindliche Blocksystem auf den französischen Bahnen erst in neuerer Zeit mehr zur Einführung kommt, während die in Deutschland fast allgemein angewendeten elektrischen Strecken-Läutewerke sich in Frankreich erst vereinzelt vorfinden und zur weiteren Einführung vorzugsweise auf eingleisigen Strecken mit stärkerem Verkehr von der Kommission empfohlen werden.

Bei der Konstruktion der neueren Lokomotiven sind in Deutschland dieselben Prinzipien wie in Frankreich — Erzielung möglichster Stabilität und ruhigen Ganges — maassgebend und sind zu diesem Zwecke auch analoge Mittel — Anordnung von Balanciers, starke Belastung der Vorderachse u. s. w. — zur Anwendung gekommen.

Bezüglich der kontinuirlichen Bremse werden in Deutschland wie in Frankreich die Versuche mit verschiedenen Systemen mit Eifer fortgesetzt, ohne dass bis jetzt, hier wie dort, eines derselben so grosse Vorzüge vor den übrigen gezeigt hätte, um zur ausschliesslichen Anwendung empfohlen werden zu können.

Was endlich die Einrichtungen betrifft, welche die Erhöhung der Sicherheit des Funktionirens der Signale und Weichen, sowie die automatische Ankündigung etwaiger Unregelmässigkeiten betrifft, so sind für diese Zwecke auch in Deutschland mannigfache Apparate, zum Theil nach gleichen Prinzipien wie die in dem französischen Berichte erwähnten Einrichtungen, versuchsweise zur Anwendung gekommen. Bezüglich der allgemeineren Einführung einzelner derartiger Apparaten, wie z. B. der elektrischen Vorrichtungen, welche das Vorbeifahren an einem Haltsignal selbstthätig verhüten sollen, bedarf es besonderer Vorsicht, da für den regelmässigen Betriebsdienst unbedingte Zuverlässigkeit der funktionirenden Apparate erstes Erforderniss ist, solche aber bei der meist komplizirten und diffizilen Einrichtung derselben, namentlich auch mit Rücksicht auf die Witterungseinflüsse, welche in Deutschland noch ungünstiger wirken als in Frankreich, nur schwer sichergestellt werden kann.

Der Uebergang zum Staatsbahnsystem in Dänemark.

Das Königreich Dänemark gehörte bisher zu denjenigen Ländern, in welchen das sog. gemischte Eisenbahnsystem bestand, freilich in einer ganz eigenthümlichen Form. In einem Theile des Gebietes, der Halbinsel Jütland und der von derselben durch den kleinen Belt getrennten Insel Fünen, waren nur Staatsbahnen, auf den übrigen grossen Inseln, Seeland, Laaland und Falster, dagegen nur Privatbahnen. Die Privatbahnen hatten sich die fruchtbarsten und bevölkertsten Gegenden ausgesucht und dem Staate den Bau der Bahnen durch seine ärmeren und schwächer bewohnten Gebietstheile überlassen. Die Länge der Bahnen belief sich Ende 1879 (ganz genaue Zahlen stehen uns leider nicht zu Gebote) auf ungefähr 1 500 km, wovon etwa zwei Drittel — also gegen 1 000 km — auf Staatsbahnen, der Rest auf Privatbahnen kommt. In die Privatbahnen theilen sich — abgesehen von einigen ganz kleinen Lokalbahnen — zwei Aktien-Gesellschaften, die Gesellschaft der Seeländischen Eisenbahnen (Sjaellandske Jernbaneselskab), welcher die auf der Insel Seeland gelegenen Bahnen mit einer Ausdehnung von ungefähr 385 km, und die Laaland-Falstersche Gesellschaft, welcher die auf den Inseln Laaland und Falster belegenen Eisenbahnen in einer Ausdehnung von gegen 100 km gehören.

Durch Gesetz vom 2. Juli 1880 ist die königlich dänische Staatsregierung ermächtigt worden, mit der Seeländischen Gesellschaft über den Ankauf ihrer Bahnen zu bestimmten, im Gesetze festgestellten Bedingungen in Unterhandlungen zu treten. Sie hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht, der Gesellschaft einen entsprechenden Vertragsentwurf vorgelegt und die ausserordentliche Generalversammlung hat diesen Vertrag am 14. Oktober d. J. mit 19 920 gegen 187 Stimmen genehmigt. In dem Gesetze wird als Termin für den Uebergang der Bahnen in Staatsbesitz und Staatsbetrieb der 1. Januar 1880 angenommen. Eine Verständigung zwischen Regierung und Volksvertretung über die endgültige Organisation der Verwaltung dieser Bahnen hat noch nicht stattgefunden, sie ist einem Gesetze, welches spätestens dem im Jahre 1882 zusammentretenden ordentlichen Reichstage zugehen muss, vorbehalten. Auch wenn nicht in den Verhandlungen der Volksvertretung über die Gesetzesvorlage ausdrücklich ausgesprochen wäre, dass mit Erlass dieses Gesetzes der Erwerb auch der Laaland-Falster- und der übrigen kleinen Bahnen für den Staat entschieden sei, würde hiernach in Dänemark der Uebergang von dem gemischten zum reinen Staatsbahnsysteme sich vollzogen haben. Denn ein gemischtes System kann man füglich das System eines Landes nicht mehr nennen, in welchem 1 400 km Staatsbahnen und 100 km Privatbahnen neben einander bestehen.

Wir theilen im Nachstehenden das Gesetz vom 2. Juli 1880, die Einleitung der „Bemerkungen“, mit welchen das Gesetz dem Reichstage vorgelegt wurde (im Uebrigen bestehen diese Motive lediglich aus dem Abdruck des Schriftwechsels zwischen der Regierung und der Eisenbahngesellschaft über die Bedingungen des Vertragsabschlusses) und einen Auszug aus dem von

der Generalversammlung vom 14. Okt. d. J. genehmigten Uebereignungsvertrage, in Uebersetzung mit. Die uns ausserdem vorliegenden stenographischen Verhandlungen beider Häuser des Reichstags geben weitere Aufschlüsse über die Veranlassung und die Entstehungsgeschichte des Gesetzes vom 2. Juli d. J., über welche wir folgendes bemerken:

Der Schriftwechsel zwischen der Regierung und der Gesellschaft begann am 15. Oktober 1879, und fand seinen Abschluss in einem Schreiben des Finanzministers vom 19. Dezember 1879. Am 19. Januar 1880 wurde der Gesetzentwurf dem Folkething (Abgeordnetenhaus) vorgelegt, von demselben in erster Lesung vom 26. Januar 1880 durchberathen und einer Kommission zur Vorberathung überwiesen. Die Berathungen der Kommission dauerten bis zum 27. Mai. Sie verlangte von der Regierung über zahlreiche Einzelheiten der Bedingungen, die finanzielle Lage der Gesellschaft u. A. genaue Auskunft und legte die Ergebnisse ihrer Berathungen in einem Berichte nieder, welcher die Grundlage der 2. Berathung des Folkethings am 31. Mai 1880 bildete. Am 15. Juni folgte die 3. Berathung, welche mit Annahme des Gesetzentwurfs in der Regierungsfassung unter Hinzufügung des letzten Absatzes von §. 1 (mit welchem die Regierung sich zuvor für einverstanden erklärt hatte) und Ueberweisung des Gesetzes an das Landsthing (Herrenhaus) mit 53 gegen 2 Stimmen, endigte. Das Landsthing nahm den Entwurf nach 3 Lesungen, am 17, 21. und 24. Juni fast ohne Debatten einstimmig an.

Schon diese Darstellung der äusseren Hergänge bei dem Zustandekommen des Gesetzes bethätigt, dass diese Maassregel der Regierung nicht als eine politische Parteifrage aufgefasst wurde. An der Spitze der dänischen Regierung steht ein Ministerium der Rechten, in dem Folkething bildet aber die Linke eine beachtenswerthe Minorität. Gleichwohl wurde auch in diesem Hause der Gesetzentwurf fast einstimmig angenommen. In den grundsätzlichen Verhandlungen, insbesondere der ersten Lesung des Folkething treten daher auch Redner der Rechten sowohl als der Linken für die Annahme des Entwurfs ein. Drei Redner der Oppositionspartei, welche in der ersten Lesung sprachen, die Abgeordneten Juel, Berg und Winther, sind im Prinzip für die Regierung. Als Redner der Rechten treten auf Scharling, Professor der Nationalökonomie an der Universität Kopenhagen, und der beste Redner dieser Partei, Bille, früher Chefredakteur einer der Hauptzeitungen, jetzt Gesandter Dänemarks in Nordamerika. Der letztere ist auch Mitglied der Direktion der seeländischen Eisenbahn, und als solcher nicht geneigt, die Nothwendigkeit der Maassregel zuzugeben. Er vertheidigt daher auch die Gesellschaft gegen die ihr gemachten Vorwürfe und wird ihm — nicht ganz mit Unrecht — von der andern Partei entgegengehalten, dass er gegen das Gesetz gesprochen und dessen ungeachtet für dasselbe gestimmt habe. Gegen den Entwurf ist allein der Führer der gemässigten Linken, der Abgeordnete Hogsbro. Der Ankaufspreis ist ihm zu hoch, er vermisst genauere Auskunft über die Lage der Gesellschaft. Indessen bescheidet er sich, dass er wenig Aussicht habe, die Versammlung für seine Anschauungen zu gewinnen.

Die Gründe, welche für den Ankauf der Bahn angeführt werden, sind hauptsächlich, dass die Regierung eine grosse durchgehende Linie für den Verkehr zwischen Schweden, Norwegen und dem dänischen Festlande

nöthig habe; sodann aber, dass die seeländische Eisenbahn den Bedürfnissen des Landes nicht Genüge geleistet habe. Die Interessen der Aktionäre seien bei ihr stets im Vordergrunde gewesen, man habe sich geweigert, neue, nicht sofort rentable Linien zu bauen, den Betrieb übermässig sparsam eingerichtet, also beispielsweise keine Nachtzüge gefahren, und was dahin gehört. Die Regierung hat endlich das Bedürfniss, einen Theil der Staatsschuld abzutragen, und glaubt dies am besten durch Amortisirung der in ihrem Besitz befindlichen Aktien der Gesellschaft zu können.

Unter diesen Umständen hatte der Finanzminister Estrup, der den Gesetzentwurf vom Regierungstische aus vertrat, eine leichte Stellung. Er ist aus der Eisenbahnkarrière hervorgegangen und erfreut sich grossen Ansehens auch bei seinen politischen Gegnern. Er meint, der Staat habe kein anderes Mittel, die Gesellschaft dazu zu zwingen, den Verkehrsbedürfnissen besser als bisher Genüge zu leisten, als den Ankauf der Bahn. Der Einfluss des Staates mache sich überhaupt nur geltend, wenn die Gesellschaft Aenderungen ihrer bisherigen Verhältnisse wünsche, und mit derartigen Wünschen trete dieselbe sehr selten an die Regierung heran. Er bittet um möglichste Beschleunigung der Berathungen, um die Börsenspekulation thunlichst mit den Aktien zu beschränken.

Die Erläuterungen, welche die Regierung über die finanzielle Lage der Gesellschaft zwischen der ersten und zweiten Lesung gegeben, wurden für genügend befunden und in der zweiten und dritten Lesung von verschiedenen Seiten eingehend erörtert. In der zweiten Lesung sprach man ausserdem noch über die Organisation der Verwaltung der Bahnen, nachdem dieselben in das Eigenthum des Staates übergegangen. Dieselben sollen dem Minister des Innern unterstellt werden. Indessen werden hiergegen Bedenken erhoben, ausserdem auch von einzelnen Abgeordneten der Linken der Wunsch nach einer gewissen Betheiligung der Volksvertretung an der Verwaltung ausgesprochen. Ein Ausgleich der desfallsigen Meinungsverschiedenheiten fand nicht statt. In dritter Lesung wurde daher das Amendement zu §. 1 gestellt und angenommen, durch welches diese Frage vertagt wird.

Von den wenigen Rednern des Landsthings verdient der berühmte Mathematiker Andrae Erwähnung, welcher aus sozialpolitischen Gründen für die Maassregel ist, da der Staat auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung zu Eingriffen in das wirthschaftliche Leben wohl berechtigt und befähigt sei. Gleichzeitig warnt der Redner aber vor einer weiteren Ausdehnung des Staatssozialismus.

Die Frage, ob an sich das Privatbahn- oder das Staatsbahnsystem vorzuziehen sei, wurde während der Debatten nur flüchtig gestreift, neues über dieselbe nicht vorgebracht.

Dies vorausgeschickt lassen wir die vorbezeichneten Aktenstücke folgen:

I.

Gesetz vom 2. Juli 1880,

betreffend die Uebernahme der der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Eisenbahnen nebst Zubehör Seitens des dänischen Staates.

§. 1.

Der Finanzminister wird ermächtigt, mit der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebertragung des gesammten Eigenthums dieser Gesellschaft nebst den daran haftenden Rechten und Verpflichtungen an den dänischen Staat eine Uebereinkunft abzuschliessen, dergestalt, dass:

die stattgefundene Uebertragung vom 1. Januar 1880 ab gerechnet wird;

das Aktienkapital der Gesellschaft mit einem $1^1/_4$ Mal so grossen Betrage in Staatsobligationen eingelöst wird, welche Obligationen vom 31. Dezember 1879 ab eine 4 prozentige Jahresrente tragen und im Wege der Ausloosung mit jährlich $^1/_{20}$ getilgt werden, und zwar das erste Mal am 31. Dezember 1880;

die Prioritätsanleihen der Bahnen vom Staate übernommen werden, und

die Staatskasse von der Einziehung aller gesetzlichen Kosten, welche aus Veranlassung der Uebereinkunft entstehen, Abstand nimmt.

Ueber die Verwaltung und den Betrieb der Bahnen ist ein Gesetz zu erlassen, dessen Entwurf spätestens dem im Jahre 1882 zusammentretenden ordentlichen Reichstage vorzulegen ist. Bis zum Erlass dieses Gesetzes werden die Bahnen in Verbindung mit den vorhandenen Staatsbahnen und nach den für letztere geltenden Bestimmungen verwaltet, doch sind die Hauptveränderungen in der Verwaltung, in dem Betriebe und den Tarifen, welche die Regierung in Folge des Eintritts der seeländischen Bahnen in das Staatsbahnnetz einzuführen für erforderlich erachtet, durch Königliche Verordnung festzusetzen.

§. 2.

Sobald die in §. 1 erwähnte Uebereinkunft abgeschlossen ist, ist der Finanzminister ermächtigt, die der Staatskasse gehörenden Aktien der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft zu amortisiren, den zur Einlösung des Restbestandes der Aktien erforderlichen Belauf an Staatsschuldscheinen auszustellen und von den der Staatskasse gehörenden Obligationen der inländischen unkündbaren, 4 pCt. jährliche Zinsen tragenden Schuld 10 Millionen Kronen nominelles Kapital zu amortisiren.

§. 3.

Wenn der betreffende Aktienbesitzer es wünscht, können die Aktien der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche auf Pfund Sterling lauten, durch Obligationen, auf Kronen-Währung lautend, eingelöst werden, nach dem Satz 1 Pfd. Sterl. = 18 Kronen 15 Oere, wobei der dem Aktienbesitzer zukommende Betrag über volle 100 Kronen mit 2 pCt. Diskonto baar auszuzahlen ist.

Der Finanzminister wird ermächtigt, auf Wunsch der Besitzer von Prioritätsobligationen der seeländischen Eisenbahnen, diese Obligationen gegen 4 pCt. jährliche Zinsen tragende unkündbare Staatsschuldscheine von gleichem Betrag umzutauschen. —

II.

Bemerkungen zu dem vorstehenden Gesetzentwurf.

In Gemässheit des Gesetzes vom 24. Mai 1875 — vgl. die Gesetze vom 27. Februar 1852, 19. Februar 1861, 21. Juni 1867 und 26. Februar 1869 — kann der Staat die Uebertragung der der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnen etc. auf ihn am 1. Januar 1900 gegen baare Einlösung al pari der seitens der Gesellschaft ausgestellten Aktien und gegen Uebernahme der auf den Bahnen lastenden Prioritäts-Anleihen verlangen.

In der Voraussetzung, dass eine Verlängerung dieser Frist nicht in Frage kommen kann, und mit Rücksicht darauf, dass, je näher der Kündigungstermin rückt, es immer schwerer werden dürfte, die Interessen der Eisenbahn-Gesellschaft mit den Anforderungen und Wünschen der Staatsgewalt, z. B. in Betreff von Erweiterungen oder Verbesserungen der Anlagen und des Betriebs, welche sich nicht sofort verzinsen, in Uebereinstimmung zu bringen, hat die Regierung es für zweckmässig erachtet, die Ermächtigung nachzusuchen, mit der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft eine Uebereinkunft dahin zu treffen, dass die Eisenbahnen der Gesellschaft nebst allem Zubehör bereits jetzt, nämlich vom 1. Januar 1880 ab, auf die Regierung übertragen werden und die Aktien statt nach Ablauf der vorstehend erwähnten Frist al pari, gegenwärtig mit einem $1^1/_4$ Mal so grossen Betrage in 4 pCt. Zinsen tragenden Staatsobligationen eingelöst werden, und dass der Gesammtbetrag der hierzu verausgabten Staatsschuldscheine durch jährliche Tilgung von $^1/_{20}$, im Wege der Ausloosung amortisirt wird.

Die mit der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft gepflogenen Verhandlungen sind den Motiven beigefügt. Die Gesellschaft hat überdies in einer am 8. Januar d. J. abgehaltenen Generalversammlung eine Abänderung ihrer Statuten angenommen, welche ihre Auflösung ermöglicht. Die für die Aktien zu gewährende Gegenleistung entspricht so nahe wie möglich dem Werthe, welchen dieselben am 31. Dezember 1879 haben, wenn man bei der Berechnung theils von einem Zinsfusse von jährlich $4^1/_2$ pCt. — dem hier zu Lande für die Anlage von Geldmitteln, namentlich in festem Besitz gebräuchlichen Zinsfusse —, theils von dem Ertrage der Aktien in den Jahren 1880 bis 1899 von 6 pCt. jährlich, welchen Ertrag sie in den letzten neun Jahren von 1870 bis 1879 durchschnittlich gehabt haben*), ausgeht, und wenn man bedenkt, dass von der einen Seite unter unveränderten Verhältnissen der Ertrag wahrscheinlich steigen

*) Der Ertrag war:

1864	$5^1/_2$ pCt.	1869	$6^1/_4$ pCt.	1874	$6^1/_2$ pCt.
1865	$4^3/_4$ „	1870	6 „	1875	7 „
1866	$4^3/_4$ „	1871	$4^1/_2$ „	1876	6 „
1867	$5^1/_4$ „	1872	6 „	1877	6 „
1868	6 „	1873	6 „	1878	6 „

dürfte, dass aber von der anderen Seite in der Zeit bis Ende 1899 sich die Nothwendigkeit zur Anlage neuer Unternehmungen ergeben wird, welche eine Verminderung der Erträge zur Folge haben dürften. Zieht man hierbei noch in Betracht, dass die Aktienbesitzer, wenn der Staat sein Einlösungsrecht am 1. Januar 1900 ausübte, das Recht haben, die baare Auszahlung des Nominalbetrags der Aktien zu verlangen, so stellt sich der Werth der Aktien am 31. Dezember 1879 wie folgt dar:

1. Ein jährlicher Ertrag auf 20 Jahre à 6 pCt. eines Kapitals von 400 Kronen hat beim Beginn dieses Zeitraums einen Werth von 312 Kronen 19 Oe.
2. Ein Kapital von 400 Kronen, nach 20 Jahren auszubezahlen, ist gegenwärtig werth: . 165 „ 86 „

478 Kronen 05 Oe.

welcher Betrag einer 4 pCt. Zinsen tragenden Staats-Obligation von 500 Kronen nach dem Kourse von $95_{,61}$ entspricht.

Am Schluss des Jahres 1879 betrugen die in Umlauf befindlichen seeländischen Eisenbahnaktien, lautend auf Sterling im Betrage von

Pfd. Sterl. 130 440, oder à 18 Kronen 15 Oere = 2 367 486 Kronen,
lautend auf Reichs- und Kronenwährung . . . . . 28 459 600 „

Summa 30 827 086 Kronen.

Von diesen Aktien besitzt die Staatskasse den Betrag von 8 458 430 Kronen — sämmtlich bis auf eine Kleinigkeit (Pfd. Sterl. 200) auf Reichs- und Kronenwährung lautend, welche bei Uebernahme der Bahnen zu amortisiren sind. Abgesehen von einer etwaigen durch den Uebergang in Staatsbesitz erforderlichen Vermehrung des Aktienkapitals beläuft sich dasselbe zur Zeit auf noch 22 368 656 Kronen nebst 25 pCt. Zuschlag = 27 960 820 Kronen, hinzukommen zwei Prioritätsanleihen aus den Jahren 1861 und 1868 mit 13 000 000 Kronen. Alles in Allem wären hiernach etwa 41 000 000 Kronen die Summe, um welche der nominelle Betrag der Staatsschuld bei der Uebernahme der Bahnen nebst Zubehör erhöht werden wird. Dagegen geht der Reservefonds, welcher am 31. Dezember 1878: 1 289 755 Kronen 2 Oere betrug und mit Ablauf 1879 auf circa 1 400 000 Kronen veranschlagt werden kann, auf ihn über.

Was die vorgeschlagene zwanzigjährige Amortisirung der für die Aktien ausgegebenen Staatsschuldscheine anbetrifft, so dient eine solche Bestimmung dazu, den Kours der Obligationen zu halten, und allmählich zu heben und hat somit für die Aktienbesitzer bei Beurtheilung des Anerbietens des Staats erheblichen Werth. Ausserdem erschien es zweckmässig, während der für den Staat günstigen finanziellen Lage allmählich dessen Schulden abzuwickeln.

Die Bestimmung über den Umtausch der Sterlingaktien, sowie der seeländischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen gegen amortisirbare und unkündbare, 4 pCt. Zinsen tragende, auf Kronenwährung lautende Staatsobligationen ist in dem Wunsche begründet, die Staatsschuld so gleichartig wie möglich zu machen. Der für den Umtausch der Sterlingaktien angenommene Werth des Pfd. Sterl. ist dessen Werth in Gold, umgesetzt in Kronenwährung, während dem bei dem Umtausch zur baaren Auszahlung gelangenden event. Restbetrage für die Obligationen ein Kours von 96 pCt. zu Grunde liegt.

III.

Hauptinhalt der Uebereinkunft, betr. die Uebertragung der seeländischen Eisenbahnen auf den Staat.

Die seeländische Eisenbahn-Gesellschaft überträgt sämmtliche der Gesellschaft gehörenden Bahnen – sowohl die im Betrieb befindlichen, ausgeführten Bahnen, wie auch die in der Ausführung begriffenen neuen Bahnanlagen — mit den zu den Bahnen gehörenden Konzessionen, dem Grund und Boden, den Gebäuden, dem Betriebsmaterial und dem Inventarium in dem Zustande an den Staat, in welchem sich die Bahnen nebst ihrem Zubehör am 31. Dezember 1879 befunden haben; desgleichen die Bestände der Materialien und der Reservegegenstände zur Erhaltung der Bahnen und des Materials, den Reservefonds und andere besondere Fonds, welche bestimmt sind zur speziellen Erhaltung der Bahnen und zur weiteren Ausführung bestimmter Zwecke, jedoch mit Ausnahme der Fonds der Pensions-, Kranken- oder sonstigen Unterstützungskassen für die Beamten oder Bediensteten. Ferner gehen an den Staat über: die ausserhalb der eigentlichen Bahnlinie belegenen Grundstücke mit den darauf befindlichen Gebäuden, soweit dieselben Eigenthum der Gesellschaft sind, alle in Folge abgeschlossener Kontrakte oder sonstiger Rechtstitel der Gesellschaft zustehenden Rechte, der baare Kassenbestand nach dem Abschluss am 31. Dezember 1879, die zu dieser Zeit ausstehenden Guthaben, sowie alle übrigen Aktiva der Gesellschaft und endlich das Archiv und die Bibliothek der Gesellschaft.

Dagegen verpflichtet sich der Staat, die von der seeländischen Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommene, von Seiten der Gläubiger unkündbare Prioritätsanleihe unter denselben Bedingungen, unter denen sie abgeschlossen worden, mit Priorität an den seeländischen Bahnen nebst Zubehör, als eine auf dem Staat lastende Schuld zu übernehmen; das Aktienkapital der Gesellschaft mit einem $1^1/_4$ mal so grossen Betrage, als der wirkliche Betrag, durch Staatsschuldscheine einzulösen, welche vom 31. Dezember 1879 ab 4 pCt. jährliche Zinsen tragen und im Wege der Ausloosung mit $^1/_{20}$ jährlich zurück bezahlt werden, und zwar das erste Mal am 31. Dezember 1880. Der Staat übernimmt alle Materialien und Reservestücke zu den Preisen, mit denen sie in den Büchern der Gesellschaft für den 31. Dezember 1879 aufgeführt stehen, und übernimmt endlich alle Schuld- und sonstigen Verpflichtungen der Gesellschaft.

Die Staatsschuldscheine, welche zur Einlösung der Aktien der Gesellschaft ausgegeben werden und welche einen besonderen amortissablen Theil der dänischen Staatsschuld ausmachen sollen, werden ausgestellt in Stücken von 500 Kronen, 2500 Kronen und von 5000 Kronen, oder von 25 Pfd. Sterl., 125 Pfd. Sterl. und von 250 Pfd. Sterl.

Der Umtausch der Aktien gegen Staatsschuldscheine geschieht so bald als möglich nach Genehmigung der Uebereinkunft im Laufe des gegenwärtigen Jahres. — Den Mitgliedern der gegenwärtigen Eisenbahn-Direktion verbleiben nach dem Uebergang der Bahnen auf den Staat die ihnen zustehenden Rechte. Sie fahren fort, soweit sie nach Bestimmung der Regierung in ihren gegenwärtigen Stellungen verbleiben, die ihnen bisher bewilligten Gehälter und sonstigen Einnahmen für die Zeit, für welche sie

gewählt sind, zu beziehen. Insofern sie ohne ihre eigene Schuld, auf Grund der Anordnung der Verwaltung genöthigt werden, vor Ablauf der gedachten Zeit aus ihren Stellen zu scheiden, verbleibt ihnen doch für den erwähnten Zeitraum der Genuss der beregten Gehälter und übrigen Einnahmen.

Alle im Dienste der Eisenbahn-Gesellschaft im Augenblick des Uebergangs befindlichen Beamten und sonstigen Angestellten gehen in den Staatsdienst bei den seeländischen Eisenbahnen, mit ihren Gehältern, ihrem Dienstalter und den übrigen Gerechtsamen, wie auch den ihnen obliegenden Verpflichtungen über.

Der Staat verpflichtet sich der Gesellschaft, den Aktionären und der Verwaltung gegenüber, für alle Ansprüche aufzukommen, welche wegen Uebertragung der Bahnen an ihn erhoben werden könnten, und übernimmt alle gesetzlichen Kosten und Ausgaben, welche diese Uebertragung mit sich führt.

Insofern diese Uebereinkunft von der Generalversammlung genehmigt wird und die Gesellschaft in Folge dessen beschliesst, sich aufzulösen, geht die Bahn an den Staat als dessen Eigenthum über, und die Uebertragung wird angesehen, als am 1. Januar d. J. erfolgt, so dass die Abrechnung zwischen dem Staat und der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der für den 31. Dezember 1879 abgeschlossenen Rechnungen zu erfolgen hat. Die Verwaltung der Bahnen wird von gedachtem Zeitpunkt ab, bis dieselben in die neue Staatsbahn-Verwaltung übergehen, als für Rechnung des Staats erfolgt betrachtet.

Notizen.

Die Einführung von Sicherheitskuppelungen an Stelle der bisher allgemein gebräuchlichen Sicherheits-(Noth-)ketten zur Herstellung einer zweiten Verbindung zwischen den Eisenbahnfahrzeugen im Falle des Bruchs der Hauptkuppelung ist bereits in nicht unerheblichem Umfange erfolgt.

Die Bestrebungen der Techniker sind stets darauf gerichtet gewesen, zur Verhütung der unheilvollen Zugtrennungen die Kuppelvorrichtungen möglichst zu verbessern und angemessen zu verstärken; es ist indessen hierbei vorzugsweise die konstruktive Ausbildung des eigentlichen Kuppelungsapparates in's Auge gefasst worden, wogegen die Konstruktion der Sicherheitsketten mehr vernachlässigt wurde. Der Umstand, dass diese Ketten nur selten im Stande waren, Zugtrennungen zu verhüten, hatte sogar vielfach zu der Ansicht geführt, dass dieselben überhaupt zu entbehren wären; wogegen andererseits mehrfache Ersatzkonstruktionen für die ihren Zweck nur unvollkommen erfüllenden Ketten in Vorschlag gebracht wurden.

Nachdem durch die bekannten Casseler Versuche, welche im Jahre 1877 auf Anordnung des Preussischen Ressortministers stattfanden, zur Evidenz nachgewiesen war, dass sich sehr wohl Sicherheitskuppelungen von genügender Stärke konstruiren lassen, die geeignet sind, Zugtrennungen im Falle des Bruchs der Hauptkuppelungen zu verhüten, konnte

es nicht zweifelhaft sein, dass im Interesse der Erhöhung der Betriebssicherheit, auf eine Sicherheitskuppelung zwischen den Eisenbahnfahrzeugen neben der eigentlichen Hauptverkuppelung nicht verzichtet werden durfte.

Die demnächst unterm 12. Juni 1878 getroffenen Abänderungen einzelner Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands erleichterten die Konstruktion zweckmässiger Sicherheitskuppelungen in erheblichster Weise, so dass seitdem eine Reihe beachtenswerther Konstruktionen entstanden und angewendet sind, deren Verwendung an Stelle der Ketten Mehrkosten kaum verursacht, dagegen eine Herabminderung der Unterhaltungskosten zur Folge hat.

Bei den preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sind in der kurzen Zeit bis zum 1. April d. J. bereits 10 736 Wagen mit Sicherheitskuppelungen versehen worden, auch sind bei den preussischen Privatbahnen und bei ausserpreussischen Bahnen diese Sicherheitskuppelungen schon vielfach zur Einführung gelangt. Zur Zeit liegt die Frage wegen allgemeiner Einführung von Sicherheitskuppelungen statt der Nothketten dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vor, so dass der befriedigende Abschluss dieser wichtigen Angelegenheit in nicht zu langer Zeit zu erwarten ist.

Die Eisenbahnpolitik der französischen Staatsregierung und die französischen Privatbahnen. Der Augsburger Allgem. Zeitung (Handelsbeilage zu No. 205 vom 30. September d. J.) entnehmen wir einige interessante, für die Beurtheilung der Machtstellung der französischen Eisenbahn-Gesellschaften charakteristische Notizen.

Der offenbar aus einer sehr gut unterrichteten Feder stammende Artikel knüpft an den Sturz des Ministeriums Freycinet an, in welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten, Varroy, hineingezogen ist. An seine Stelle ist der bisherige Unterstaatssekretär, Sadi Carnot, getreten. Der Verfasser bedauert, dass der Minister Freycinet, und nach ihm Varroy, nach einem kühnen Anlauf zu einer nachdrucksvollen Staatsbahnpolitik, auf einmal gezögert habe in Ausführung des aufgestellten grossartigen Programms. Er meint, die beiden Minister hätten „viel versprochen und wenig gehalten", und hierdurch die Gunst der öffentlichen Meinung verscherzt; insbesondere seien sie mit dem Bau der neuen Linien zu langsam vorgegangen. Wir wollen hier nicht untersuchen, ob ein solcher Vorwurf berechtigt ist, darin möchte aber dem Verfasser des Artikels beizustimmen sein, dass die vielen Vorbereitungsjahre für den Bau der neuen Linien für die grossen Eisenbahn-Kompagnien und die mit ihnen verbündeten Kapitalisten und Faiseurs, die auf alle Weise das angestrebte Ziel weiter hinauszurücken versuchten, nicht verloren gingen.

Der Artikel fährt nunmehr wörtlich fort:

„Die grossen Kompagnien hatten kein Interesse an dem raschen Ausbau neuer Zweig- und Lokalbahnen, deren Erwerbung ihnen unter Gewährung der Staatsgarantie für die mittelst Obligationen-Emission zu beschaffenden Kapitalien nicht so sicher wie sonst zufallen durfte, und eine Uebernahme des Baues und Betriebes durch den Staat konnte ihnen noch weniger genehm sein, da dieser mit den Hauptlinien leicht in Konflikt gerathen und bei einiger Energie seitens der Minister und bei der Ueberwachung des Parlaments wohl nicht den Kürzeren ziehen würde. Der

Widerstreit von Interessen, die Behinderung des Verkehrs durch die die kleinen Strecken durchkreuzenden Linien war ganz augenfällig in Bezug auf die westlichen und südwestlichen vom Staate den ruinirten kleinen Gesellschaften abgenommenen Bahnen schon hervorgetreten, welche durch die Konkurrenz der Orléansbahn zu leiden hatten. Die Chikanen dieser Verwaltung machten dem Staate selbst zu seinen viel billigeren Ankäufen den Betrieb beinahe ebenso unerspriesslich, wie er für die kleinen Sozietäten gewesen war, die an dem bösen Willen der mächtigen Compagnie, abgesehen von ihrer eigenen schlechten Verwaltung, scheiterten. Der Rückkauf eines Theiles, wenn nicht der ganzen Orléansbahn, ward aus dem Grunde beschlossen. Das nahmen sich die übrigen Eisenbahnmächte zur Lehre, lenkten in mancher Beziehung ein, zeigten sich zur Verständigung, sogar über Tarifverminderungen, bereit und setzten nebenbei alle Hebel in Bewegung, um das gefürchtete Unheil einer Vernichtung als Körperschaft von sich abzuwenden.

Ich will keine unlauteren Mittel dabei für jetzt in Erwägung ziehen, die offen angewandten genügen, um einen richtigen Einblick zu gewähren in den Kampf ums Dasein, den die starken, wohlgewaffneten Kapitalmächte gegen die demokratische Regierung aufnahmen, deren erstes „sozialistisches“ Bestreben auf dem Felde der Praxis also verhindert werden sollte. Je mehr Herr de Freycinet mit der Ausführung seines ursprünglichen Programmes zögerte, desto eifriger und ernstlicher bestand der parlamentarische Ausschuss auf seiner Meinung, dass die Gründe, welche der Regierung den Ankauf eines Theiles der Orléansbahn erforderlich erscheinen liessen, mit noch grösserer Berechtigung auf den Rückkauf des gesammten Bahnnetzes dieser Compagnie ihre Anwendung fanden. Herr Wilson hatte dies in seinem ersten Berichte schon behauptet. Als er zum Unterstaatssekretär der Finanzen erhoben wurde, gab sein Nachfolger in der Berichterstattung jenes Kammerausschusses, Herr Baihaut, seiner Ansicht einen noch stärkeren Ausdruck und beantragte Namens desselben den sofortigen Totalkauf des Orléansbahnbesitzes. (Beiläufig gesagt ein Grund zur Behinderung der Ernennung dieses sehr fähigen und thätigen Mannes zum Unterstaatssekretär des Bautenamtes unter Herrn Sadi-Carnot.)

Alles ward nun aufgeboten, die Berathung des Berichtes zu hintertreiben, von der Mehrheit wie von der Minderheit der Abgeordneten wurden Störungen und Verzögerungen jeglicher Art hervorgerufen, unter denen die Eisenbahnfrage bis zum Schluss der Sommersession beseitigt werden musste. Nun ging während der Kammerferien erst der rechte Kampf gegen die legale „Vergewaltigung“ des Staates los: Handelskammern wurden aufgestachelt, gegen die Expropriation der Compagnie aufzutreten, was diese von einer Minderheit der privilegirten Kaufmannschaft erwählten aristokratischen Handelskörper auch bereitwilligst thaten, und zuletzt wurde dieselbe Frage in verschiedenen Generalräthen während der eben beendigten Session angeregt, von denen auch eine Anzahl (die indess zur Gesammtheit in keinem bemerkenswerthen Verhältniss steht) sich gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen erklärte.

Während dieser handelspolitische Kampf voranging, übten die heurigen erheblichen Mehreinnahmen der Eisenbahnen einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Projekt des Rückkaufs selbst. Die Kaufbedingungen werden nach dem durchschnittlichen Erträgniss der letzten drei Jahre be-

rechnet, dabei darf die Verzinsung der Aktien keinesfalls unter dem des letzten Jahres zurückstehen. Heuer hat die Orléansbahn (vom 1. Januar bis 1. September 1880) $9^1/_3$ Millionen Francs mehr vereinnahmt als im Jahre 1879,*) das schon ein gutes Jahr gewesen, und, wird das Gesetz bis nach Neujahr hinausgeschoben, so ist die Einnahme pro 1880 in Berechnung zu ziehen. Das genügte den interessirten Eisenbahnkönigen noch nicht, sie ersannen noch ein anderes Mittel, um die Aktionäre, die sich im Grunde schliesslich mit einer sicheren Staatsdividende auch zufrieden geben konnten, für ihren Widerstandsplan zu gewinnen. So wurde ein Konsortium geschaffen, dessen Aufgabe es war, durch prompte, in die stille Sommersaison fallende Ankäufe von Eisenbahnaktien deren Werthnotirung bedeutend zu steigern, und dies weit über das Verhältniss der diesjährigen Mehrbeträge hinaus. Die Preiserhöhung betrug seit 1. April 1880 auf die Lyoner Bahnaktien 200 Frcs. (1235 auf 1435), Nordbahn 90 Frcs. (1550 auf 1640), Südbahn 125 Frcs. (935 auf 1060), Orleansbahn 100 Frcs. (1220 auf 1270 und den Koupon von 50 Frcs. Anfang April), Ostbahn 40 Frcs. (740 auf 780) und Westbahn 70 Frcs. (790 mit 20 Frcs. Aprilkoupon auf 840). Diese heutigen Preise stehen nur circa 15—20 Frcs. noch gegen die höchstnotirten der verwichenen Spekulationsepoche zurück.

Die künstlich vollführte Werthsteigerung der Eisenbahnaktien sollte darthun, dass dieselben kein geringeres Vertrauen verdienten als der Staat selbst, dessen 3 pCt. Rente zum gegenwärtigen Kurs $3^{44}/_{100}$ pCt. trägt, während die also erhöhten Aktienpreise deren Erträgniss auf $3^{65}/_{100}$ bis höchstens $4^{21}/_{100}$ stellten; die durchschnittliche Kapitalisirung konnte durch einen fortgesetzten Hausse-Feldzug leicht auf das Niveau von $3^1/_2$ pCt. gebracht werden. Die vermehrte Jahreseinnahme kam indess bei vier Bahnen gar nicht in Betracht, da die Dividenden der Orléans-, Süd-, West- und Ostbahn auf die Maximalsätze von 56, 40, 35 und 33 Fr. per Aktie so lange fixirt bleiben, bis die Vorschüsse des Staatsschatzes auf die Obligationsverzinsung vollständig zurückbezahlt sind. Nur die Südbahn wäre, da ihr keine bedeutenden neuen Strecken zur Herstellung obliegen, im Stande, ihre Schuld an den Staat zu tilgen, wenn sie die künftighin benöthigten Obligationen ohne dessen Hülfe emittiren könnte, die Orléansbahn schuldete demselben aber Ende 1879 181, die Westbahn 163, die Ostbahn $122^1/_2$ Mill. Fr., von deren sofortiger Bedeckung nicht die Rede sein kann. Könnte sich selbst die Orléans-Compagnie auf Privatweg ein Anlehen verschaffen, da sie durch den Eingriff des Staates in die südwestlichen Bahnen keiner ferneren Ausgaben zu deren Ausbau bedarf, so dürfte sie jedenfalls nicht zu gleich günstigen Bedingungen dabei wegkommen.

Die Preissteigerung der Eisenbahnantheile hat bereits eine Anzahl langjähriger Inhaber veranlasst, die ihrigen abzugeben, so dass das Hausse-Konsortium befürchtet, schliesslich in den Besitz einer so enormen Anzahl zu gelangen, deren Unterbringung im Laufe der Zeit oder bei irgend einer finanziellen Störung die grösste Schwierigkeit, ergo eine plötzliche Ent-

*) Beiläufig bemerkt beziffert sich die diesjährige Mehreinnahme der sechs grossen Eisenbahnen (vom 1. Januar bis 1. September 1880) wie folgt: Lyoner Bahn + $27^1/_3$, Südbahn + $10^7/_8$, Ostbahn + $9^1/_2$, Nordbahn + $9^3/_5$, Orleansbahn + $9^1/_3$ und Westbahn + 7 Millionen Frcs. gegen das Vorjahr.

werthung, erzeugen könnte. Der momentane Besitz so vieler Aktien wird unterdessen von dem Syndikat zu Gunsten des status quo ausgebeutet, auf die Abgeordneten wird individuell einzuwirken gesucht, die Advokaten der Kompagnie haben ohnehin schon Sitz und Stimme in beiden Häusern, alles wird aufgeboten, den Rückkauf der Orléansbahn — diesen ersten Schritt zur allgemeinen Expropriation, zu verhindern, von der täglichen Reklame in der Presse zu schweigen."

Am Schlusse dieser interessanten Darstellung meint übrigens der Verfasser, dass die Bemühungen der grossen Gesellschaften sich trotzdem als vergeblich erweisen, dass der Kommissionsbericht zur Berathung gelangen und dass die Kammer bei ihrer früher ausgesprochenen Meinung beharren werde.

Diese Anschauung wird bestätigt durch die Ansprache, mit welcher der Minister Sadi-Carnot die Beamten seines Ministeriums am 4. Oktober d. J. begrüsste. Er erklärt darin mit aller Bestimmtheit, dass er die von seinen Amtsvorgängern ihm gewiesenen Bahnen sicherlich nicht verlassen werde. Dass auch Sadi-Carnot persönlich ein Anhänger des Staatsbahnsystems ist, hat er schon durch seinen ausgezeichneten Bericht über den Gesetzentwurf vom 12. Januar 1878 betr. den Ankauf der nothleidenden (jetzigen Staats-) Bahnen, durch sein eifriges Eintreten für den damaligen Minister Freycinet in den Verhandlungen der Abgeordnetenkammer, zur Genüge bewiesen.

Die Eisenbahnen Schwedens (nach der Stat. Korr.). Die erste schwedische Eisenbahn mit Dampfbetrieb wurde am 1. Dezember 1856 eröffnet. Ende 1878 hatten nur noch die beiden nördlichsten Läne mit allerdings über einem Drittheil der Landesfläche niemals den Pfiff einer Lokomotive vernommen. Zu diesem Zeitpunkte waren im Königreiche Schweden $471,_{2}$ Mil (von 360 Ref bezw. $10,_{6886}$ km) oder 5 236½ km Eisenbahnen mit Dampfbetrieb und $19,_{1}$ Mil oder 204¼ km mit Pferdebetrieb vorhanden.

Die Staats-Eisenbahnen werden Jahr für Jahr verlängert; seit 1869 sind sie von 104½ auf $160,_{9}$ Mil angewachsen. Die Anlagekosten betragen 173½ Mill. Kronen zu 1⅛ Reichsmark, das sind 113 521 ℳ pro Kilometer: doch schlägt man den Werth der im Betriebe stehenden Staatsbahnen höher an, nämlich auf 180¼ Mill. Kronen. Ihre Ausrüstung ist besonders in den Jahren 1874 bis 1876 stark vermehrt worden, und sie besitzen nunmehr 252 Lokomotiven, 593 Prunk- und Personenwagen, 61 Gefangen- und Postwagen und 6 600 Gepäck- und Güterwagen; die Zahl ihrer Beamten und Diener mit Ausnahme der Barrierewächter (grindvakter) ist 3 862.

Die Einnahmen stellten sich im Jahre 1878 zusammen auf 14 685 884 Kronen gegen 6 791 193 im Jahre 1870 und 16 609 048 im Jahre 1876 mit dem höchsten vorgekommenen Durchschnittsbetrage von 115 662 Kronen auf die Bahnmil. Die Ausgaben sind von 3 610 677 Kronen im Jahre 1870 auf 10 702 139 im Jahre 1878 gestiegen, ihren höchsten Stand erreichten sie 1877 mit 76 761 Kronen pro Bahnmil, im Verhältniss zur Einnahme dagegen im folgenden Jahre mit $72,_{87}$ pCt. gegen $50,_{07}$ pCt. für 1872. Der Reinertrag stieg von 3 180 516 Kronen im Jahre 1870 auf 6 165 982 Kronen im Jahre 1876 und fiel 1878 auf 3 983 745 Kronen;

das Baukapital hat sich in den neun Jahren 1870—78 mit $3,_{47}$, $3,_{76}$, $4,_{28}$, $4,_{83}$, $4,_{56}$, $3,_{74}$, $4,_{08}$, $3,_{03}$ und $2,_{40}$ pCt. verzinst.

Privatbahnen sind zahlreich über das Land zerstreut; die am Ende des Jahres 1878 vorhandenen 72 haben $329,_{42}$ Mil Gesammtlänge, sie besitzen 288 Lokomotiven, 671 Personen-, 7218 Gepäck- und Güterwagen und haben vom Staate ausser 2 402 500 Kronen Beitrag 33 939 295 Kronen Vorschuss empfangen.

Im Zusammenhange mit Staatsbahnen stehen 44 Privatbahnen von 1—31½, zusammen $287,_{5}$ Mil Länge; aber nur 25 von ihnen haben die normale Spurweite von $4,_{83}$ Fot (zu $29,_{6906}$ cm, also $1,_{481}$ m) auf $210,_{2}$ Mil Länge; die Jahreseinnahme aller mit den Staatsbahnen verbundenen Strecken ist 12 Millionen Kronen. Vier Eisenbahnen geben 90—96 pCt. ihrer Einnahmen aus, vier 80—90 pCt., vier 70—80 pCt., dreizehn 60 bis 70 pCt., vierzehn 50 – 60 pCt., fünf 39 – 50 pCt.

Fernere 7 Privatbahnen von 1—10⅘, zusammen $22,_{8}$ Mil Länge werden zwar ebenfalls mit Lokomotiven betrieben, stehen aber nicht mit Staatslinien in Verbindung. Zwei derselben mit $11,_{8}$ Mil haben die normale Spurweite. Sie besitzen 26 Lokomotiven und 684 Wagen.

Ohne Dampfbetrieb sind 21 Privatbahnen mit zusammen $19,_{12}$ Mil Länge, und zwar elf von normaler Spurweite mit $3,_{36}$ Mil. Vierzehn von diesen Bahnen mit zusammen $5,_{82}$ Mil haben einer Konzession der Regierung nicht bedurft.

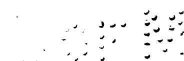
Die Eisenbahnen Australiens. Den *Annales des ponts et chaussées* (Juli 1880) entnehmen wir folgende Notizen: Die Länge der in den australischen Kolonien im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug Ende 1879:

in	Neu-Süd-Wales	$1\,179,_{627}$	km
„	Victoria	$1\,690,_{000}$	„
„	Süd-Australien	$730,_{630}$	„
„	Queensland	$688,_{787}$	„
auf	Vandiemensland	$276,_{802}$	„
in	West-Australien	$77,_{247}$	„
	zusammen	$4\,643,_{093}$	km

Rechnet man hierzu die auf Neu-Seeland bisher eröffneten $1752,_{544}$ km, so ergiebt sich für die im Betriebe befindlichen Bahnen eine Gesammtlänge von $6395,_{637}$ km.

Die Gesammtzahl der durchlaufenen Zugkilometer betrug 1879 in Neu-Süd-Wales 4 273 014, und in der Provinz Victoria 4 981 234. Der Reinertrag belief sich 1879 auf 9 150 000 Frcs. für erstere Provinz bei einem Anlagekapital von 244 611 625 Frcs. und für die letztere auf 14 774 400 Frcs. bei einem Anlagekapital von 383 531 000 Frcs. Im Verhältniss zum Anlagekapital ist der Reinertrag für beide Provinzen ungefähr derselbe, nämlich nahezu 4 pCt.

Ueber die Erweiterung bestehender und Anlage neuer Eisenbahnen, Kanäle und Tramways in Grossbritannien sind dem englischen Unterhause in der Session von 1880 Gesetzesvorschläge in folgender Anzahl unterbreitet worden:



	Zahl der Vorlagen.	Länge der neuen Linien. Engl. Meilen.	Zu konzessionirendes Anlagekapital. Aktien	Anleihen (Obligationen)	im Ganzen
			Pfund Sterling.		
A. Eisenbahnen und Kanäle.					
1. Erweiterung bestehender Gesellschaften:					
England	45	155	4 113 000	1 318 492	5 431 492
Schottland	5	3	407 000	82 300	489 300
Irland	9	23	425 000	115 000	540 000
Sa. 1	59	181	4 945 000	1 515 792	6 460 792
2. Gründung neuer Gesellschaften:					
England	24	306	8 143 000	2 712 699	10 855 699
Schottland	9	70	1 429 000	473 999	1 902 999
Irland	8	79	618 000	236 000	854 000
Sa. 2	41	455	10 190 000	3 422 698	13 612 698
Summa A.	100	636	15 135 000	4 938 490	20 073 490
B. Tramways.					
England	19	115	982 000	396 550	1 378 550
Irland	6	9	72 000	17 750	89 750
Summa B.	25	124	1 054 000	414 300	1 468 300

Ueber die Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen im ersten
18. September 1880 die

Bezeichnung der Bahnen.	Betriebslänge am 30. Juni des Jahres 1879	1880	im Durchschnitt während des 1. Semesters 1879	1880
	Kilometer			
Ancien réseau.				
Nord	1 310	1 321	1 310	1 314
Est	718	742	718	742
Ouest	900	900	900	900
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017
Paris-Lyon-Méditerranée	4 058	4 198	4 058	4 198
Midi	796	796	796	796
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20
Grande ceinture de Paris	31	34	31	33
Sa.	9 838	10 016	9 838	10 008
Nouveau réseau.				
Nord	654	668	611	658
Est	1 940	1 992	1 940	1 992
Ouest	1 943	2 055	1 943	2 0[illegible]5
Paris à Orléans	2 342	2 342	2 306	2 342
Paris-Lyon-Méditerranée	1 543	1 543	1 543	1 543
Midi	1 405	1 518	1 405	1 430
Sa.	9 827	10 118	9 748	10 020
Réseau special.				
Paris-Lyon-Médit. (Rhône-Mt. Cenis) . .	144	144	132	132
Lignes appartenant à l'état	1 765	1 786	1 741	1 786
Compagnies diverses	853	865	825	837
Gesammtsumme	22 404	22 906	22 261	22 760

*) Vgl. Archiv 1880, Heft 2, S. 123.

Die bereits bestehenden Gesellschaften bezwecken mit ihren Anträgen hauptsächlich die Anlage neuer Strecken und Geleise, sowie die Erweiterung und Verbesserung der Stationsanlagen. Die Länge der projektirten neuen Bahnen (455 engl. Meilen) beträgt gegen das Jahr 1879 mehr 246 Meilen. Die Länge der einzelnen Bahnen wechselt zwischen 1 und 67 Meilen. — Die Anträge auf Zulassung neuer Tramwayanlagen haben an Zahl und Kapitalumfang gegen das Vorjahr erheblich abgenommen. In 11 der eingebrachten 25 Anträge ist der Betrieb der Tramways durch Lokomotiven oder andere mechanische Motoren vorgesehen.

Ausserdem sind bei dem board of trade 35 Anträge auf Ertheilung der Vorkonzession für neue Tramwaylinien in einer Gesammtlänge von 122 engl. Meilen eingebracht, bei denen in 22 Fällen Dampf- oder anderer Maschinenbetrieb, im Uebrigen Pferdebetrieb vorgesehen ist.

Dem Unterhause sind ferner 9 Anträge auf Verschmelzung verschiedener kleinerer Eisenbahnen mit grösseren Gesellschaften vorgelegt.

Semester 1880 und 1879 entnehmen wir dem Journal officiel No. 256 vom nachstehende Uebersicht:*)

Einnahme im 1. Semester		Differenz von 1880 gegen 1879	Pro Kilometer			
			Einnahme		Differenz von 1880 gegen 1879	
1879	1880		1879	1880	im Ganzen	in Prozent
Francs						
54 056 197	60 311 649	+ 6 255 452	41 264	45 899	+ 4 635	+ 11,23
20 901 292	24 173 178	+ 3 271 886	29 110	32 578	+ 3 468	+ 11,91
36 517 672	39 542 523	+ 3 024 851	40 575	43 936	+ 3 361	+ 8,28
51 033 632	55 489 896	+ 4 456 264	25 302	27 511	+ 2 209	+ 8,73
124 459 904	147 095 799	+ 22 635 895	30 670	35 039	+ 4 369	+ 14,25
23 776 486	31 828 198	+ 8 051 712	29 870	39 985	+ 10 115	+ 33,86
3 027 521	3 393 533	+ 366 012	151 376	169 677	+ 18 301	+ 12,09
49 230	77 120	+ 27 890	1 492	2 337	+ 845	+ 56,64
313 821 934	361 911 896	+ 48 089 962	31 899	36 162	+ 4 263	+ 13.36
7 190 902	8 418 265	+ 1 227 363	11 769	12 794	+ 1 025	+ 8,71
27 798 204	32 661 758	+ 4 863 554	14 329	16 396	+ 2 067	+ 14,43
17 328 390	19 389 325	+ 2 060 935	8 918	9 435	+ 517	+ 5,80
21 513 080	24 530 652	+ 3 017 572	9 329	10 474	+ 1 145	+ 12,27
9 715 543	11 610 416	+ 1 894 873	6 297	7 525	+ 1 228	+ 19,50
10 039 886	11 813 663	+ 1 773 777	7 146	8 261	+ 1 115	+ 15,63
93 586 005	108 424 079	+ 14 838 074	9 601	10 821	+ 1 220	+ 12,71
2 866 836	3 207 381	+ 340 545	21 748	24 298	+ 2 580	+ 11,88
7 224 730	7 937 439	+ 712 709	4 150	4 444	+ 294	+ 7,08
5 665 769	6 420 763	+ 754 994	6 868	7 671	+ 803	+ 11,69
423 165 274	487 901 558	+ 64 736 284	19 009	21 437	+ 2 428	+ 12,77

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahnamts für die Monate August und September 1880 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen — ausschliesslich den bayerischen — Eisenbahnen:

1. Betriebsergebnisse.

	Länge. Kilometer.	Einnahme im September in ℳ im Ganzen.	Einnahme im September in ℳ pro Kil.	Einnahme in ℳ bis Ende Septbr.
I. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	18 125,77	45 252 290	2 499	371 065 032
gegen 1879	+ 467,64	+ 1 178 066	— 1	+ 15 803 659
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung	3 673,67	11 772 068	3 204	97 504 365
gegen 1879	+ 121,34	+ 536 533	+ 41	+ 5 404 094
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	6 624,37	12 660 601	1 911	101 753 094
gegen 1879	+ 91,06	— 23 922	— 24	+ 2 119 397
Sa. I.	28 423,81	69 684 959	2 453	570 322 491
gegen 1879	+ 680,04	+ 1 738 521	+ 1	+ 23 327 150
II. Bahnen untergeordneter Bedeutung	395,13	315 857	799	2 598 967
gegen 1879	+ 5,70	+ 15 160	+ 27	+ 186 447

2. Zugverspätungen. (August.)

Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge: fahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	fahrplanmässige Güter-Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	ausserfahrplanmässige Güter-Züge	Verspätung der fahrplanmässigen Personenzüge.
28 833,14.	148 073.	74 824.	5 496.	32 216.	Im Ganzen . 2482 Züge

davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . . . . . 1504 „

also durch eigenes Verschulden . . . . 978 Züge

oder 0,66 pCt.

3. Betriebsunfälle. (August.)

Zahl der Unfälle. Fahrende Züge.		Zahl der Unfälle. Beim Rangiren.		Zahl der getödteten Personen.		Zahl der verletzten Personen.	
Entgleisungen	11		15	Beamte	16	Beamte	88
Zusammenstösse	1		22	Fremde	13	Reisende	6
		sonstige	142	Selbstmorde	12	sonst. Fremde	12
						Selbstmord	1
Sa.	12	Sa.	179	Sa.	41	Sa.	107

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.*)

Strafrecht.

§. 316 Abs. 2 St.G.B. und Art. 107 des preuss. Ges. vom 3. Mai 1852.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1879. Entsch. No. 64.

Bei Beurtheilung der Frage, ob ein aus §. 316 St.G.B. angeklagter Eisenbahnbeamter seine Pflichten verletzt habe, haben die für den Dienst der Bahnbeamten erlassenen Instruktionen nicht die Bedeutung eines Gesetzes im Sinne des Art. 107 des preuss. Ges. vom 3. Mai 1852, so dass auf die unrichtige Anwendung einzelner Paragraphen der Instruktion eine Nichtigkeitsbeschwerde unmittelbar gegründet werden könnte. Durch die Instruktion werden Obliegenheiten nur für den engen Kreis der Bahnbeamten und nur gegenüber der Bahnverwaltung normirt. Für den Strafrichter hat die Instruktion die Bedeutung eines Beweismittels, dessen Würdigung zur Feststellung der thatsächlichen Unterlage einer Verurtheilung des betreffenden Beamten gehört.

Civilrecht.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.**)

§. 1.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. März 1879. Entsch. No. 91.

Eine Eisenbahn im Sinne des §. 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen und Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallner Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport grosser Gewichtsmassen, bezw. die Erzielung einer verhältnissmässig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart, in Verbindung mit den ausserdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefässe und deren Ladung) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnissmässig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist.

Demgemäss sind Personen, welche den Transport von Erdmassen und Arbeiten in einem Eisenbahnbau-Unternehmen auf eigenen Schienengeleisen in von Dampflokomotiven gezogenen Wagenzügen auf einer nicht ganz unbedeutenden Strecke betreiben, nicht bloss Unternehmer eines Eisenbahnbaues, sondern auch gleichzeitig Unternehmer einer Eisenbahn im Sinne des §. 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes.

*) Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig Veit & Comp. Band I. Heft 2/3. 1880.

**) Desgl. in Civilsachen. Band I. Heft 2. 1880.

§. I. (Höhere Gewalt.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 15. April 1880. Entsch. No. 92.

Das Hinauswerfen eines schweren Gegenstandes (im vorliegenden Falle eiserne Schienenheber) aus einem in der Fahrt begriffenen Zuge durch einen Eisenbahnbediensteten, wodurch eine Person verletzt wird, ist nicht als höhere Gewalt im Sinne des §. 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes zu erachten.

---

§. I, §. 3, Zif. 2 §. 9. (Sächsisches bürg. G.B. §§. 47, 81, 119, 1489, 1490.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 13. April 1880. Entsch. No. 101.

Auf Grund der Bestimmungen des sächsischen bürgerl. Gesetzbuches kann im Falle des §. 1 des Haftpflichtgesetzes ausser dem nach §. 3 Zif. 2 zu leistenden Schadensersatz noch Schmerzensgeld und Entschädigung für körperliche Verunstaltung beansprucht werden.

Ein eigenes Verschulden eines Knaben, welcher noch nicht 7 Jahr alt ist, ist nach den Bestimmungen des sächs. bürgerl. Gesetzbuches ausgeschlossen.

Der Mangel eigenen Verschuldens fällt mit dem Begriff der höheren Gewalt nicht zusammen.

---

§. I. (Betriebsunternehmer.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. April 1880. Entsch. No. 102.

(Vergl. Eisenb. Verordn. Bl. No. 24. S. 458 ff.)

Die Haftung der Eisenbahn aus dem Haftpflichtgesetze ist ausgeschlossen, wenn der Unfall sich auf einer Strecke ereignet, auf welcher der Betrieb einem anderen Unternehmer auf eigene Rechnung und Gefahr gegen Entgelt überlassen ist.

---

§. 3 No. 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 8. Mai 1880. Entsch. No. 103.

Das Verlangen eines nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze zum Schadensersatz Verpflichteten, dass der Verletzte, dessen Erwerbsfähigkeit nur vermindert ist, das Dienstverhältniss bei ihm fortsetze und seine noch vorhandene Arbeitskraft in diesem Dienste verwende, steht ebensosehr mit den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes als mit den Grundsätzen der freien Selbstbestimmung in Widerspruch.

---

§. 7 Abs. 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 6. April 1880. Entsch. No. 117.

Das durch §. 7 Abs. 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gewährte Recht, auf Aufhebung oder Minderung einer zuerkannten Rente zu klagen, kann nicht gültig an einen Dritten zur Ausübung im eigenen Namen zedirt werden. Auch lässt sich der bezügliche Rechtsstreit (zwischen dem Zessionar und dem Rentenempfänger) nicht als Fortsetzung des früheren Rechtsstreites, infolgedessen die Rente zuerkannt wurde, auffassen.

Gesetzgebung.

Oesterreich. Erlass des k. k. Handelsministers vom 20. September 1880 an die österreichischen Handelskammern, mit Ausnahme der von Zara und Ragusa, betr. die Einleitung einer fachmännischen Prüfung der Eisenbahn-Frachttarife.

(Abgedruckt im Zentralblatt f. Eisenb. und Dampfschifffahrt, No. 112 vom 25. September 1880.)

„Zur richtigen Erkenntniss unserer Verkehrsverhältnisse in ihrer Rückwirkung auf die Produktion ist die Prüfung der Frachtbriefe der Eisenbahnen für eine Reihe von Artikeln um so dringlicher geworden, als nur auf Grund solcher Erhebungen sich die positiven Thatsachen gewinnen lassen, welche es ermöglichen, mit Sicherheit darüber zu entscheiden, ob und inwieweit die dem Handelsministerium zu wiederholten Malen zugekommenen Klagen der Interessenten begründet sind oder nicht. Aus diesem Grunde sehe ich mich bestimmt, die Eisenbahn-Frachtbriefe der für Landwirthschaft und Industrie wichtigsten und unentbehrlichsten Rohprodukte und gewisser Fabrikate durch eine aus Fachmännern zusammengesetzte Kommission einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen. Auch soll durch die Vergleichung mit den auf ungarischen und deutschen Bahnen bestehenden Tarifen Klarheit darüber hergestellt werden, ob und inwieweit unsere Tarifverhältnisse günstiger oder ungünstiger für die betreffenden Artikel sind, als die der nichtösterreichischen Bahnen. Mit Benützung der so gewonnenen Anhaltspunkte sollen dann, soweit erforderlich, mit den in Betracht kommenden Bahnverwaltungen die Verhandlungen angeknüpft werden. Mit Rücksicht auf den bedeutenden Umfang des zu bewältigenden Materials soll die erwähnte kommissionelle Behandlung im Rahmen des bestehenden Tarifsystems zunächst nur auf die in dem beiliegenden Verzeichnisse aufgeführten Artikel und auf den internen (Binnen-) Verkehr — mit Ausschluss des Seehafen-Verkehrs — beschränkt werden. Ich lade nun die geehrte Kammer ein, mir, insoweit dies bei den zu Gebote stehenden Behelfen möglich ist, zu dem eingangs erwähnten Zwecke rücksichtlich der bezeichneten Artikel nachstehende Fragepunkte zu beantworten: 1. Welche Quantitäten von den für den Kammerbezirk wichtigsten der in der Beilage verzeichneten Artikel sind in den Jahren 1878, 1879, 1880 dort mittelst Eisenbahn in den Verkehr gelangt, sowohl im Versandt als im Bezuge und von welchen Stationen? 2. Wie viel von den Quantitäten eines jeden Jahrganges der im vorhergehenden Fragepunkte erwähnten Artikel sowohl im Versandt wie im Bezug wurde in Einzelsendungen, dann in Mengen von mindestens 5000 kg und endlich in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg und darüber befördert? 3. Ist nach Ueberzeugung der geehrten Kammer auf Grund der dortseits gewonnenen Erfahrungen eine Modifikation der Tarife rücksichtlich der in Rede stehenden Artikel im Allgemeinen oder für einzelne Relationen im Interesse der Produktion und des Handels nothwendig, und in welchem ziffernmässig auszudrückenden Ausmaasse? 4. Inwieweit wäre durch etwa erzielte Tarifermässigungen ein Verkehrsaufschwung und in welchem Umfange zu erwarten? In dieser Beziehung ist die gutachtliche Aeusserung entsprechend zu begründen. Indem ich es dem Ermessen der geehrten Kammer anheimgebe, die Beantwortung vorstehender Fragen auch

noch auf andere für den dortigen Kammerbezirk besonders wichtige Handelsartikel und deren Transportbedingungen auszudehnen, sehe ich der Vorlage des gutachtlichen Berichtes binnen längstens fünf Wochen entgegen."

. Die im Erlasse enthaltenen Fragepunkte beziehen sich auf die Artikel: Borke, roh und gemahlen; Eisen und Stahl, gehämmert oder gewalzt; Bleche, Façoneisen u. s. w.; auch Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren, ordinäre; Erze; Getreide (Malz), Hülsenfrüchte und Oelsaaten; Holz; Kartoffeln; Mineral-, Stein-, Braunkohlen, dann Briquets und Koaks; landwirthschaftliche Maschinen; Mahlprodukte; Petroleum; Roheisen und Rohstahl; Salz; Spiritus; Steine und Ziegel.

Bücherschau.

Besprechungen.

E. Engel, Dr., Direktor des Königl. preuss. statistischen Bureaus: Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung. Berlin 1880.

Hundert Jahre seit Erfindung der ersten, wirklich brauchbaren Dampfmaschine, fünfzig Jahre seit Erfindung der ersten wirklich brauchbaren Lokomotive haben eine so vollständige Umwälzung auf allen Gebieten der Neuzeit hervorgerufen, dass der Verfasser des vorliegenden Werkes wohl mit Recht von dem Zeitalter des Dampfes sprechen kann. Kaum irgend ein Gewerbe wird es noch geben, welches nicht direkt oder indirekt Nutzen aus der bewegenden Kraft des Dampfes ziehen möchte, und dennoch werden nur wenige Laien und vielleicht nicht alle Volkswirthe und Techniker ein volles Bewusstsein haben von der fast unermesslichen Ausdehnung der Herrschaft, welche die Dampfkraft in so kurzer Zeit sich erobert hat.

Allerdings, soweit es sich um die Verwerthung derselben zur Hervorrufung ortsverändernder Bewegung handelt, möchte es kaum einen populäreren Gegenstand geben, als die Lokomotive, als das Dampfschiff; in allen Breiten in ähnlicher Form auftretend, zu ähnlichen Zwecken verwendet, sind dieselben längst allen Bevölkerungsklassen wohlbekannte Erscheinungen, stets von Neuem Staunen, Neugierde und Anregung erweckend. Ganz anders verhält es sich jedoch mit den feststehenden Dampfkesseln und Dampfmaschinen, welche verborgen in den einzelnen Werkstätten sich der allgemeinen Kenntniss entziehen, deren Thätigkeit im Interesse der Menschheit nicht so unmittelbar zu Tage tritt, wie bei Eisenbahnen und Dampfern.

Diese Kenntniss zu fördern, die Wichtigkeit der Dampfkraft für das einzelne Gewerbe, für den gesammten Staat zu beleuchten, ist daher gewiss ein hochverdienstliches Unternehmen, welchem sich der Verfasser in seinem neuesten Werk mit vollster Liebe zur Sache, mit Aufwendung unermüdlichen Fleisses hingegeben hat.

Die Grundlagen für die statistischen Aufstellungen bilden die Ergebnisse der letzten Zählung der Dampfkessel und Dampfmaschinen im Deutschen Reich nach dem Stande am Ende des Jahres 1878; diese Zäh-

lung ist nach so detaillirten Vorschriften erfolgt, dass dadurch ein überaus reichhaltiges Material zusammengetragen wird, wie dies in anderen Ländern in solchem Umfange bisher noch nicht zu Gebote gestanden hat. Anschliessend an diese Ergebnisse hat jedoch die ausgedehnteste Benutzung und Verwerthung der neuesten einschlägigen technischen und statistischen Literatur des In- und Auslandes stattgefunden; soweit das Eisenbahnwesen in Betracht kommt, insbesondere die statistischen Arbeiten des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Es ist unmöglich, in Kürze einen Begriff von der Reichhaltigkeit des Inhalts des Werkes zu geben, da die nach den verschiedensten Beziehungen hin zusammengefassten Tabellen nur das Gerippe für einen umfassenden Kommentar bilden, welcher, anschliessend an die ziffermässigen Ergebnisse auf die benachbarten Gebiete der Volkswirthschaft und Technik hinüberleitet, hierbei mannigfache neue Gesichtspunkte erschliessend und verfolgend. Insbesondere gilt dieses von den wichtigen Abschnitten über den Dampfkesselbetrieb, über die Vorkommnisse bei demselben, über die Prüfung der Dampfkesselanlagen und die Ueberwachung des Betriebes derselben, über die Entwickelung der Dampfunternehmungen; hauptsächlich jedoch wird das Interesse des Lesers angeregt durch die Abschnitte über die Anlagekosten der Dampfunternehmungen und die Herkunft der Mittel zur Errichtung derselben.

Das Werk, aus dessen reichem Inhalt die Mittheilung einzelner Angaben an anderer Stelle vorbehalten bleiben muss, wird gewiss in weiten Kreisen verdiente Anerkennung finden und noch lange eine ergiebige Fundgrube für alles Wissenswerthe auf diesem Gebiete der Statistik bilden.

— Wichert. —

F. Namislo, Kgl. Eisenbahnbetriebssekretär. Behandlung der Waarentransporte auf den Eisenbahnen in Bezug auf die Ausübung der Zoll- und Steuerkontrolle. Praktisches Handbuch für Eisenbahnbeamte. Breslau 1880. Selbstverlag des Verfassers.

In der That ein praktisches Handbuch für Eisenbahnbeamte, insbesondere für alle Beamten, welche mit der Zollabfertigung zu thun haben. Der Verfasser hat sich der Mühe unterzogen, alle Bestimmungen über zoll- und steueramtliche Behandlung des in das Vereinszollgebiet eingeführten, aus demselben ausgeführten, aus dem Auslande durch das Vereinszollgebiet in das Ausland und aus dem Vereinszollgebiet durch das Ausland in das Vereinszollgebiet durchgeführten Waaren übersichtlich, unter Zugrundelegung des Textes der maassgebenden Gesetze und Verordnungen zusammenzustellen. Das ist der hauptsächlichste Theil, der zweite Abschnitt (S. 33—132) seines Werkes. In dem ersten Abschnitt wird das Gesetz vom 12. Juli 1879, betr. den Zolltarif der deutschen Zollgebiete nebst diesem Tarif selbst, in dem dritten besondere Vorschriften für den Transport einzelner Gegenstände (Bier, Branntwein, Wein, Salz u. s. w.) insbesondere auch über den Veredelungswerth vereinigt, in einem Anhang folgt das Gesetz vom 20. Juli 1879, betr. die Statistik des Waarenverkehrs nebst der zu demselben erlassenen Instruktion. Das Material ist vollständig bis auf die neueste Zeit, so ist also auch

das vom Bundesrathe erlassene Regulativ für Privattransitläger von Getreide etc. ohne Mitverschluss vom 13. Mai 1880, abgedruckt. — Die fleissige und gewissenhafte Arbeit des Verfassers, deren praktische Brauchbarkeit allerdings noch durch ein alphabetisches Inhaltsverzeichniss erhöht werden würde, kann allen Eisenbahn-Verwaltungen zur Anschaffung für die Güter-Expeditionen empfohlen werden, auch dürfte sich dieselbe zur Verbreitung für die im Eisenbahnsubalterndienst abzulegenden Prüfungen nützlich erweisen.

ÜBERSICHT
der
neuesten Hauptwerke über das Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Bauhandbuch, Deutsches. Systematische Zusammenstellung der Resultate der Bauwissenschaften aus allen Hülfswissenschaften in ihrer Anwendung auf das Entwerfen und die Ausführung der Bauten. 5. Lieferung. Band II. Baukunde des Architecten (1. Halbband). Berlin 1880. Ernst Toeche. ℳ 6,—.

Beretta, C. und E. **Désnos,** Die neueren Dampfkessel-Konstruktionen. Deutsch v. W. H. Uhland. Lief. 1 mit Atlas. Leipzig 1880. G. Knapp. ℳ 7,—.

Binder, Dr. F., Die elektrischen Telegraphen, das Telephon und Mikrophon. 3. Aufl. Weimar 1880. Bernhard Friedrich Voigt. ℳ 6,—.

Congrès internationaux de l'exposition universelle de 1878. Comptes rendus sténographiques du congrès du génie civil (No. 12 de la série). Paris 1880. Imprimerie nationale.

Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Berliner Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Berlin. Puttkammer & Mühlbrecht. ℳ 0,80.

Dernburg, Dr. Heinr., Lehrbuch des Preussischen Privatrechts und der Privatrechtsnormen des Reichs. II. Band. Halle a. S. 1880. Buchhandlung des Waisenhauses. ℳ 15,—.

Die internationalen Vereinbarungen bezüglich des Telegraphen-Verkehrs. Prag 1880 Heinr. Mercy. kr. 40.

Engel, Dr., Die deutsche Industrie 1875 und 1861. Statistische Darstellung der Verbreitung ihrer Zweige über die einzelnen Staaten des Deutschen Reichs mit Hervorhebung Preussens. Berlin 1880. Verl. des Kgl. Statistischen Büreaus. ℳ 1,50.

— Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung. Berlin 1880. Verl. des Kgl. Statistischen Büreaus. ℳ 4,50.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Erster Band. 2. Hälfte. Leipzig 1880. Veit & Co. à Band ℳ 4,—.

Gieseler, Dr. Eb., Lehrbuch des Erdbaues; Anleitung zum Entwerfen und Veranschlagen von Erdarbeiten. Bonn 1880. Max Cohen & Sohn (Fr. Cohen). ℳ 3,60.

Hahn, C., Die gesammten Materialien zu den Reichs-Justizgesetzen. 3. Band. Materialien zur Strafprozessordnung. 6. Lief. Berlin 1880. R. v. Decker's Verl. Marquardt & Schenck. ℳ 6,—.

Hänel, Dr. Albert, Die organisatorische Entwickelung der deutschen Reichsverfassung. Leipzig 1880. H. Haessel. ℳ 2,—.

Herzfeld, Gottfried, Eisenbahn-Atlas. Uebersichtliche Darstellung und Beschreibung sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns vom finanziellen Standpunkte aus nach amtlichen Quellen bearbeitet. Hannover 1880. Schmerl & v. Seefeld. ℳ 15,—.

Jeans, J. S., Steel, its history, manufacture, properties and uses. London 1880. E. & F. N. Spon. ℳ 36,—.

Jordan, Dr W. u. K. **Steppes,** Das deutsche Vermessungswesen. Historisch-kritische Darstellung. Lieferung 1. Stuttgart 1880. K. Wittwer. ℳ 16,—.

Kohn, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der österr.-ungar. Monarchie. Neue Folge. 2. Jahrgang. 1. Abthlg. Wien. Lehmann & Wentzel, fl. 9,—.

Krüger, Richard, Handbuch des gesammten Strassenbaues in Städten. Jena 1880. Hermann Costenoble. ℳ 18,—.

Lassalle, Ferdinand, Das System der erworbenen Rechte. 2. Aufl. Hrsg. von Lothar Bucher 2 Bde. Leipzig 1880. F. A. Brockhaus. ℳ 15,—.

Loewe, Ferd., Ueber Nietverbindungen. Wien 1880. R. v. Waldheim. ℳ 2,40.

Manuel of the railroads of the United-States for 1880. New-York. H. V. & H. W. Poor.

Mulhall, Michael G., The progress of the world in arts, agriculture, commerce, manufactures, instruction, railways and public wealth. London 1880. Edward Stanford. ℳ 14,—.

Noiré, Ludwig, Das Werkzeug und seine Bedeutung für die Entwickelungsgeschichte der Menschheit. Mainz 1880. J. Diemer. ℳ 9,—.

Rigler, Dr. Johannes, Die im Eisenbahndienst vorkommenden Berufskrankheiten und Mittel zu ihrer Abhülfe. Berlin 1880. G. Reimer. ℳ 0,80.

Rincklake, Aug., Die Bauverwaltung und die Baukunst. Ein Beitrag zur Lösung der Frage der Reorganisation des Staatsbauwesens. Braunschweig 1880. Fr. Vieweg & Sohn. ℳ 1,—.

Schulz, G. H E., Vorschläge zur Neugestaltung der Eisenbahn-Gütertarife für Deutschland. Berlin 1880. Zollern'sche Buchhandl. ℳ 0,75.

Stilling, Dr. J., Ueber das Sehen der Farbenblinden. Mit Atlas. Cassel 1880. Theodor Fischer. ℳ 12,—.

Verwaltung der Eisenbahnen durch die Provinzen. Leipzig 1880. Friedrich Wilhelm Grunow. ℳ 2,—.

Wolpert, Dr. Adolf, Theorie und Praxis der Ventilation und Heizung. 1. und 2. Abtheilung. Braunschweig 1880. C. A. Schwetschke & Sohn. ℳ 20,—.

Zorn, Dr. Philipp, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. I. Bd. Das Verfassungs- und Militärrecht. Berlin und Leipzig 1880. J. Guttentag.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band VII. Heft 5. 1. September 1880.

Inhalt: Dcs Verhalten des Stahles bei starker Kälte. Ueber die neue Präzisionssteuerung, Patent Proell. Ueber die Ursachen undichter Stahlgüsse (Schluss). Ueber Gasgeneratoren. Resultate von Versuchen über die Widerstandsfähigkeit der Radreifenbefestigungen für Eisenbahnfahrzeuge. Ueber den Entphosphorungsprozess im Konverter, Formverfahren für Rollen und Scheiben. Das Material für Kamine aus radialen Façonsteinen auf der Düsseldorfer Gewerbe-Ausstellung. Die Hauptversammlung des „Iron and Steel-Institute“ zu Düsseldorf am 24. bis 28. August 1880.

Heft 6. 15. September 1880.

Inhalt: Vorschlag zu einer internationalen Eisenbahn-Ausstellung in Berlin im Jahre 1882. Ueber die Erfolge, welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues bei den preussischen Staatsbahnen und den vom preuss. Staate verwalteten Privatbahnen erzielt worden sind. Ueber Gebläsemaschinen (Schluss). Die Hydraulik in den Bessemer-Stahlwerken. Verbesserte Bundsägegatter. Die Braunkohlenbriquettes der Roddergrube bei Brühl auf der Düsseldorfer Industrie-Ausstellung. Ueber Caspersson's Konverter-Giesspfanne. Ueber den derzeitigen Stand der Entphosphorung des Eisens im Bessemer Konverter nach Thomas Gilchrist's patentirtem Verfahren.

Heft 7. 1. Oktober 1880.

Inhalt: Die Zukunft der Maschinentechniker im Staatsdienste. Ueber die Erfolge, welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues bei den preussischen Staatsbahnen und den vom preuss. Staate verwalteten Privatbahnen erzielt wor-

den sind (II). Die Entphosphorung des Eisens im basischen Konverter. Versuchsfahrten auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn über die Wirksamkeit der Klose'schen Achsenradialstellung. Brennholz-Zerkleinerungsmaschine. Arbeiter-Versicherung. Ueber den derzeitigen Stand der Entphosphorung des Eisens im Bessemer Konverter nach Thomas Gilchrist's patentirtem Verfahren (Schluss).

Heft 8. 15. Oktober 1880.

Inhalt: Die Zukunft der Maschinentechniker im Staatsdienste. II. Internationale Eisenbahn-Ausstellung im Jahre 1882. Direkte Gasfeuerung mit Gasabführung durch einen Querschlitz nächst der Schürstelle. Ingenieur-Kalender. Die landwirthschaftliche Eisenbahn in der Herrschaft Kapuvár. Geschichtliche und statistische Mittheilungen über die „Gutehoffnungshütte". Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbe-Ausstellung 1880 (Fortsetzung).

Annales des ponts et chaussées. Paris.

August 1880.

Inhalt: Description du tramway de la rue California à San Francisco, par M. P. Huerne. Note sur la charge d'écrasement des pierres de construction, par M. de Perrodil. La commission des chemins de fer en Angleterre (II), par M. G. Cavaignac. Note sur la largeur à donner aux canaux dans les courbes, par M. Ch. Mocquery. Observations sur une note de M. l'ingénieur en chef de Labry relative a l'utilité des travaux publics, par M. Doussot. L'outillage national et la dette de l'état, réplique a M. Doussot par M. de Labry. Note sur la vérification de la stabilité des voûtes, par M. Cunq. Chemin de fer transsaharien, note par M. Choisy.

Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Berlin.

No. 15. August 1880.

Inhalt: Unterhaltung des Pferdestandes bei der reichseigenen Posthalterei in Berlin. Das dänische Postwesen im Jahre 1878/79. Das Institut der Landkutscher und der sogen. Reihefahrten im früheren Herzogthum Magdeburg und den benachbarten Fürstenstaaten. Neue Fernsprechversuche in New-York. Kleine Mittheilungen. Zeitschriften-Ueberschau.

No. 16. August 1880.

Inhalt: Aus den Verhandlungen des schwedischen Reichstages, betreffend die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens in Schweden. Die Entwickelung des Telegraphen-Regals in England im Vergleich zu den entsprechenden Verhältnissen anderer Staaten. Briefe Alexander v. Humboldt's an seinen Bruder Wilhelm v. Humboldt aus den Jahren 1799 bis 1829. Eine Hunde-Schlitten-Reise durch Kamtschatka und N. O. Sibirien. Kleine Mittheilungen. Zeitschriften-Ueberschau.

No. 17. September 1880.

Inhalt: Gewerbe-Ausstellung zu Düsseldorf 1880. Das neue Post- und Telegraphen-Gebäude in Hildesheim i. H. Methode, aus mehreren neben einander geführten Kabeln gleicher Konstruktion ein bestimmtes Kabel ohne Durchschneiden der Schutzdrähte herauszufinden. Die Kanalisirung der Fulda. Eine Hunde-Schlitten-Reise durch Kamtschatka und N. O. Sibirien. Kleine Mittheilungen. Zeitschriften-Ueberschau.

No. 18. September 1880.

Inhalt: Gewerbe-Ausstellung in Düsseldorf 1880 (Schluss). Das portugiesische Post- und Telegraphengesetz vom 7. Juli 1880. Internationaler Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel. Ein braunschweigischer General-Erb-Postmeister des 17. Jahrhunderts und dessen Wohnhaus in Braunschweig. Oeffentliches Fuhrwesen und Dampfschiffe in Berlin im Jahre 1878. Kleine Mittheilungen etc.

No. 19. Oktober 1880.

Inhalt: Das portugiesische Post- und Telegraphengesetz vom 7. Juli 1880 (Schluss). Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1878. Reisen des Dr. Holub in Südafrika. Philonides und Paternus, zwei Eilboten des Alterthums. Aus der Chronik des kaiserlichen Postamts III in Vietz. Kleine Mittheilungen etc.

Bulletin du ministère des travaux publiques. Paris.

Juni 1880.

Inhalt: Répertoire des lois etc. Garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer (suite). Résumé des dépenses du premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1878 (fin). Circulation dans Paris en 1878. Mise en communication de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan. Renseignements divers. Étranger etc.

Juli 1880.

Inhalt: Répertoire des lois etc. Revision du réglement du 25 janvier 1865 relatif aux appareils à vapeur, autres que ceux qui sont placés sur les bateaux. Développement des voies de communication de la France, par départements, au 1 janvier 1879. Mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant le premier semestre des années 1878, 1879 et 1880. Garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer (fin). Compagnie de Paris à Lyon et la Méditerranée. Recettes mensuelles de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (avril 1880). Recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant le premier trimestre des années 1879 — 1880. Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens pendant le premier trimestre des années 1879 — 1880. Renseignements divers. Étranger etc.

August 1880.

Inhalt: Répertoire des lois etc. Profil en travers type des canaux pour les lignes principales du réseau navigable. Statistique de l'industrie minérale pendant le premier semestre de 1880. Recettes mensuelles de l'exploitation des chemins de fer (Mai 1880). Situation à la fin du deuxième trimestre de 1880, des travaux des chemins de fer d'intérêt général déclarés d'utilité publique et non livrés à l'exploitation au 1 janvier 1880. Note sur la définition des diverses natures de tarifs de chemins de fer. Tarifs etc. Étranger.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien.

Die **No. 98—124** (21. August bis 23. Oktober 1880) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 98:) Die Elektrizität im Dienste des Tunnelbaues. (No. 100:) Archiv für Eisenbahnwesen. (No. 101:) Eisenbahnverkehr im Monat Juli 1880. (No. 104, 106, 108, 112 u. 118:) Niederösterreichische Gewerbe-Ausstellung, Wien 1880. (No. 105:) Der neue §. 48 des Betriebsreglements und die Verordnung, betreffend den Transport explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen. (No. 107:) Verkehrsstörungen in Folge Hochwassers. (No. 110:) Die Eisenbahnen und die Verwerthung der städtischen Düngstoffe. (No. 111:) Bericht über den Sanitätsdienst der Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1879. Der gegenwärtige Stand der Gottbardunternehmung. (No. 113:) Eisenbahnverkehr im Monat August 1880 und Vergleich der Einnahmen in den ersten acht Monaten 1880 mit jenen der gleichen Periode 1879. (No. 114:) Die belgischen Staatsbahnen. (No. 115:) Deutsche Staats- und Privatbahnen im I. Semester 1880. (No. 117:) Periodisches Schmieren der Eisenbahnwagen. (No. 119:) Die elektrische Tunnelbeleuchtung. (No. 121:) Die Seilbahn am Giessbach. (No. 123 und 124:) Eisenbahnwesen und Staatswissenschaft.

Deutsches Handelsblatt. Berlin.

No. 35. 26. August 1880.

Inhalt: Die Klagen über das neue Gerichtsverfahren. Die Beschränkung der Wechselfähigkeit. Der achte internationale Getreide- und Saatenmarkt.

No. 36. 2. September 1880.

Inhalt: Ein neuer Plan für Postchecks auf kleine Summen. Zur Fischereifrage. Dänemarks Handelsbeziehungen zu Deutschland. Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat Juli 1880 und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1880.

No. 37. 9. September 1880.

Inhalt: Die wirthschaftspolitischen Traditionen Preussens. Die Rohstoffe der Weltindustrie. Die Zuckerbesteuerung im internationalen Verkehr.

No. 38. 16. September 1880.
Inhalt: Zur Reform des Aktiengesetzes. Die Entwickelung der Handelsschifffahrt. Die Zuckerbesteuerung im internationalen Verkehr.

No. 39. 23. September 1880.
Inhalt: Gegenwärtiger Stand der Währungsfrage. Die einheitliche Regelung der Gewerbesteuer. Die Entwickelung der Handelsschifffahrt. Die Zuckerbesteuerung im internationalen Verkehr.

No. 40. 30. September 1880.
Inhalt: Die deutschen Banken im Jahre 1879. Eine internationale Eisenbahn-Ausstellung in Berlin 1882. Aus England. Die Kammern für Handelssachen (Handelsgerichte) im Deutschen Reiche. Oberschlesische Montan-Statistik pro 1879.

No. 41. 7. Oktober 1880.
Inhalt: Das Gutachten des deutschen Juristentages gegen die Beschränkung der allgemeinen Wechselfähigkeit. Die Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns zu Constantinopel. Aus England. Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat August 1880 und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1880. Rhein-Lippe-Issel-Kanal-Projekt. — Ausserdem in jeder Nummer die regelmässigen Mittheilungen aus den Handelskammern und vom europäischen Geldmarkt.

Die Eisenbahn. Zürich.

Bd. XIII. No. 8. 21. August 1880.
Inhalt: Das 25jährige Jubiläum des eidgenössischen Polytechnikums (Schluss). Erfindungsschutz. Die untere Rheinbrücke in Basel. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Juni 1880 (Schluss). Revue etc.

No. 9. 28. August 1880.
Inhalt: Das Gutachten der Herren Prof. Bolley und Kronauer, beleuchtet bei Gelegenheit der jetzigen Bewegung zu Gunsten der Einführung des Erfindungsschutzes. Die Sanirung der Rhônethal-Ebene im Wallis. Revue etc.

No. 10. 4. September 1880.
Inhalt: Das Gutachten der Herren Prof. Bolley und Kronauer etc. etc. (Schluss). Restaurationsgebäude Uto-Kulm auf dem Uetliberg bei Zürich. Wärmegrad, bei welchem in den Comstockgruben (Nevada) gearbeitet wird. Schweizerische Basismessung.

No. 11. 11. September 1880.
Inhalt: Wärmegrad, bei welchem in den Comstockgruben (Nevada) gearbeitet wird. Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

No. 12. 18. September 1880.
Inhalt: Beitrag zur Bogentheorie. Statistik des Betriebsmaterials der schweizerischen Eisenbahnen am 1. Januar 1880. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Juli 1880. Revue etc.

No. 13. 25. September 1880.
Inhalt: Beitrag zur Bogentheorie (Fortsetz.). Das Nollathal. Zum deutschen Patentwesen. Tunnel du Gothard. Revue etc.

No. 14. 2. Oktober 1880.
Inhalt: Beitrag zur Bogentheorie (Fortsetz.). Synagoge in St. Gallen. Schweizerisches Eisenbahnwesen. Revue etc.

No. 15. 9. Oktober 1880.
Inhalt: Beitrag zur Bogentheorie (Schluss). Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im August 1880. Revue etc.

No. 16. 16. Oktober 1880.
Inhalt: Zur Organisation technischer Hochschulen. I. Die Hebung des Schraubendampfers „Neptun“. Photophon. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im August 1880 (Schluss). Revue etc.

Elektrotechnische Zeitschrift.

Heft VIII. August 1880.
Inhalt: Granfeld's Hughes-Perfactor und seine Verwendung zu Zwischenstationszwecken, von J. N. Teufelhart. Das Gegensprechen bei Anwendung zweier Relais, von Ferd. Kovacevic. Elektrische Auslösung mit bedingter Einlösung

und elektrischer Kontrolle in beiden Signalstellungen, von Dr. Ed. Zetzsche. Das automatische Blocksignal der Union Electric Signal Company. Elektrische Ausrückung für die Streckwerke der Baumwollspinnereien. Kleine Mittheilungen etc.

Heft IX. September 1880.
Inhalt: G. Jaite's Drucktelegraph, von W. Gurlt. Canter, eine Methode zur Bestimmung des Erdleitungswiderstandes. Hattemer & Kohlfürst, elektrisch-optisches Deckungssignal für Eisenbahnzüge. Ader's magneto-elektrisches Rufsignal mit Fallscheibe. Die Feuertelegraphen der Exchange Telegraph Company. Dr. R. Ulbricht, elektrische Uhrenregulirung. Ueber die Wirkung des Edison'schen elektrischen Lichts. Siemens & Halske, Maschinen zur Trennung magnetischer und unmagnetischer Erze. Dr. C. William Siemens, über die Verwendung des dynamo-elektrischen Stromes zur Schmelzung schwerflüssiger Stoffe in beträchtlichen Mengen. Kleine Mittheilungen etc.

Heft X. Oktober 1880.
Inhalt: Anwendung bekannter Gegensprech-Schaltungen auf mehrleistende Apparatsysteme, von J. N. Teufelhart. Ueber das Messen durch empfangene Ströme, von H. R Kempe. Bestimmung des Widerstandes galvanischer Elemente mittels der Wheatstone'schen Brücke, von F. Kovalcevic. Uebertragung zwischen zwei Ruhestromleitungen, sowie zwischen einer Ruhestrom- und einer Arbeitsstromleitung, von Peter Stern. Neuerungen an Telephonen, von W. E. Fein. Die Siemens & Halske'schen Funkenchronographen, von Dr. O. Frölich. Ueber die Zündungsarten, welche bei den zu den Aufräumungsarbeiten an der Riesa'er Eisenbahnbrücke erforderlichen Sprengungen im Jahre 1876 verwendet wurden. Kleine Mittheilungen etc.

L'Économiste français. Paris.

No. 35. 28. August 1880.
Inhalt: Les intérêts de la France et de l'Italie en Afrique. Le commerce extérieur de la France pendant les sept premiers mois de 1880. Le commerce extérieur de l'Angleterre pendant les sept premiers mois de 1880. Le mouvement économique et financier en Allemagne. Lettres d'un administré; les théâtres subventionnés et les nouvelles largesses du conseil municipal. Lettres d'Autriche: le marché international aux blés et aux semences; la récolte de 1880. L'industrie européenne et les États-Unis. Le Maroc: ses populations et ses ressources. La production houillère et sidérurgique en France pendant le premier semestre de 1880. Les subventions aux départements. La chambre de commerce de Paris: extraits sommaires des procès verbaux des séances pendant le moi de juin 1880. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 36. 4. September 1880.
Inhalt: De la continuité du progrès économique. Les moyens de transport à Paris. Lettres d'Italie: les primes à la marine marchande. Le rachat des chemins de fer: la question des tarifs. Le mouvement économique aux États-Unis. De la suppression des octrois et des moyens de les remplacer. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 37. 11. September 1880.
Inhalt: De la continuité du progrès économique. II. Ce que coûte la guerre. La cinquantième session de l'association britannique pour l'avancement des sciences. Les discussions de la société d'économie politique: le renchérissement de la vie. Le socialisme en Italie. Les droits de mutation de valeurs immobilières devant le conseil général de la Seine-inférieure. L'organisation du travail industriel dans l'empire romain. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 38. 18. September 1880.
Inhalt: Le régime de la garantie d'intérêts et les prochains remboursements des avances faites par l'Etat. Le commerce extérieur de la France pendant les huit premiers mois de 1880. Le mouvement économique et financier en Allemagne. Le socialisme raisonnable et le prochain congrès ouvrier du Havre. Les questions économiques au congrès de Reims; les grèves; les contradictions économiques les capitaux fixes et les capitaux circulants. Le mouvement économique aux États-Unis. Les salaires dans l'industrie manufacturière. Correspondance: la propriété foncière en Algérie. Les récoltes en 1880. Les produits des contributions indirectes perçus et constatés par division budgétaire et par nature de taxe. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 39. 25. September 1880.

Inhalt: De la transportation des condamnés et de la colonisation pénitentiaire. Le commerce extérieur de la France pendant les huit premiers mois de 1880. Le commerce extérieur de l'Angleterre pendant les huit premiers mois de 1880. Les propriétés de l'état. Les questions économiques devant les conseils généraux. Les chantiers de la Clyde: les navires en fer et en acier. L'Égypte contemporaine: le fellah, l'agriculture, les écoles. Les accidents de chemins de fer. Les résultats de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général pendant le premier semestre des années 1880 et 1879. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 40. 2. Oktober 1880.

Inhalt: Du mouvement de la population en France. Le mouvement économique aux États-Unis. Les questions économiques au congrès de Reims: la statistique de l'arrondissement de Rethel; la laine; le contrat d'éducation; les sociétés coopératives de Reims; les caisses de retraite pour les ouvriers invalides. La réforme de l'enseignement secondaire: le mémoire de M. Gréard et la discussion de l'académie des sciences morales et politiques. La situation de l'Irlande: ses causes, ses remèdes. La grève des ébénistes de Paris. Tableau des importations et exportations de marchandises et de métaux précieux, de la navigation et du rendement des droits de douane. Revue etc.

No. 41. 9. Oktober 1880.

Inhalt: Du mouvement de la population en France (II). Le XIIIe congrès des trades-unions et ses travaux. Lettres de Suisse: la question des banques; Simplon et Gothard; rendement des douanes fédérales; l'émigration suisse et le mouvement des naissances et décès en 1879: un discours du président de la confédération. Les discussions de la société d'économie politiques: quels principes doivent diriger la colonisation moderne. Le chemin de fer transsaharien. Correspondance: l'occupation des Nouvelles-Hébrides et le rôle de la France dans l'Océanie; les vignes américaines et les subventions de l'État; l'école des hautes études commerciales. Les grèves: les ébénistes; les jardiniers horticulteurs; les houilleurs du Pas-de-Calais. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 42. 16. Oktober 1880.

Inhalt: La banque de France: les exportations d'or; le double étalon et les petites coupures. Le mouvement économique aux États-Unis. Lettres d'Italie: la lutte entre l'État et les communes au sujet de l'octroi; l'abolition du cours forcé; le nouveau réseau des chemins de fer; la classification des ports. La réforme de l'enseignement secondaire: le mémoire de M. Gréard et la discussion de l'académie des sciences morales et politiques. Les salaires dans l'industrie manufacturière. La réforme de l'impôt foncier et la fixité cadastrale. Correspondance: le paradoxe de Jean-Baptiste Say. L'épargne en Irlande. Revue économique. Nouvelles d'outre-mer.

No. 43. 23. Oktober 1880.

Inhalt: Des placements français à l'étranger. Le commerce extérieur de la France pendant le neuf premiers mois de 1880. Le commerce extérieur de l'Angleterre pendant les neuf premiers mois de 1880. Ce que coûte la guerre: II. la guerre franco-allemande et la Commune. Le projet de création d'un nouveau département „la Seine maritime." Le vingtième congrès des sciences sociales et ses travaux. Lettres d'un contribuable: encore les noms des rues. Correspondance: la population et l'émigration en France. Le rendement des impôts pendant les neuf premiers mois de 1880 et 1879. Revue économique etc.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. Von Dr. F. v. Holtzendorff und Dr. C. Brentano. Leipzig.

IV. Jahrg. 3. u. 4. Heft.

Inhalt: Ueber das sog. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, dessen Abänderung und seinen Ersatz im deutschen Gewerbewesen, von v. Huber-Liebenau. Die Statistik der Strafrechtspflege in den Staaten Europa's und in den Staaten des Deutschen Reichs insbesondere, von Karl Reichel. Das italienische Eisenbahnwesen, von G. Bernardi. Betrachtungen über das Meliorationswesen und die Einführung einer besseren Wasserwirthschaft, von Fr. W. Toussaint. Der Wald im nationalen Wirthschaftsleben; Studie aus deutscher Staats- und Volks-

wirthschaft, von Ph. Geyer; besprochen durch Ganghofer. Einwanderung und Colonisation im tropischen Südamerika, von Franz Engel. Das neue kirchenpolitische Gesetz Preussens, von C. Gareis. Die irisch-englische Agrarbewegung, von Jul. Frei. Literarische Festgaben zu Bluntschli's Jubiläum, von A. Bulmerincq.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Von Prof. Dr. Conrad. Jena.

I. Bd. (Neue Folge) 3. Heft. 28. August 1880.
Inhalt: Die Einkommensteuer im Canton Zürich, von Gustav Cohn. Die indirekten Steuern in Oesterreich, von Dr. W. Leisgang. Literatur etc.

4. Heft. 25. September 1880.
Inhalt: Die Aufgaben und Leistungen der Statistik der Geisteskranken, von Prof. L. Wille. Die Wuchergesetzgebung in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung derselben im preussischen Staate, von Dr. K. v. Lilienhal. Literatur etc.

Monitore delle strade ferrate e degli interessi materiali. Torino.

No. 36. 8. September 1880.
Inhalt: Modificazioni alla legge 29. luglio 1879 sulle ferrovie complementari del regno. Ferrovia Roma-Sulmona. Ferrovie del Gottardo; ottavo rapporto della direzione e del consiglio d'amministrazione all' assemblea generale degli azionisti del 30. giugno 1880. Sui mezzi di prevenire gli accidenti ferroviarii. Corrispondenze etc.

No. 37. 15. September 1880.
Inhalt: Modificazioni alla legge 29. luglio 1879 etc. (II). Lavori pubblici dal 1. gennaio al 31. agosto 1880. Le linee d'accesso sud alla galleria del Gottardo nel territorio svizzero. Sui mezzi di prevenire gli accidenti ferroviarrii (II). Informazioni etc.

No. 38. 22. September 1880.
Inhalt: Le nuove tariffe italo-germaniche. Commemorazione di Giorgio e Roberto Stephenson. Corrispondenze etc.

No. 39. 29. September 1880.
Inhalt: Modificazioni alla legge 29. luglio 1879 etc. (III). Le linee d'accesso sud alla galleria del Gottardo nel territorio svizzero (II). Ferrovia del Gottardo: ottavo rapporto della direzione e del consiglio d'amministrazione all' assemblea generale degli azionisti del 30. giugno 1880 (II). Informazioni etc.

No. 40. 6. Oktober 1880.
Inhalt: Modificazioni alla legge 29. luglio 1879 etc. (IV). Prodotti ferroviarii mensili (maggio 1880). Situazione dei lavori alle ferrovia del Gottardo al 31. agosto 1880. Corrispondenze etc.

(Supplem.). Ferrovia del Gottardo: ottavo rapporto della direzione e del consiglio d'amministrazione all' assemblea generale degli azionisti del 30. giugno 1880 (III). La corazzata „Italia".

No. 41. 13. Oktober 1880.
Inhalt: Il bilancia dei lavori pubblici pel 1881 e le spese per construzioni ferroviarie. Modificazioni alla legge 29. luglio 1879 etc. (V.). Corrispondenze.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

No. 33. 15. August 1880.
Inhalt: Achsenbruch-Statistik für das Jahr 1878. Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Eisenbahnrecht etc.

No. 34. 22. August 1880.
Inhalt: Das Telephon als Gehilfe des Telegraphen. Von Wien nach Constantinopel. Zeitungsschau etc.

No. 35. 29. August 1880.
Inhalt: Zur Frage einer Eisenbahn-Ausstellung in Wien. Der österr. ungar. Eisenbahn-Verkehr im ersten Semester 1880. Die Handelskammern und die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Frankreich. Eisenbahnrecht etc.

No. 36. 5. September 1880.
Inhalt: Die österreich-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1879. Der Pulsometer

als Wasserstationspumpe. Die Entwickelung der sächsischen Staatseisenbahnen seit dem Jahre 1847. Zeitungsschau etc.

No. 37. 12. September 1880.
Inhalt: Die Refactie-Skala für den Artikel „Holz". Die Niederösterreichische Gewerbe-Ausstellung. Eisenbahnrecht etc.

No. 38. 19. September 1880.
Inhalt: Zur Frage einer Eisenbahn-Ausstellung in Wien (Schluss). Die Niederösterreichische Gewerbe-Ausstellung (Fortsetzung). Eisenbahnrecht etc.

No. 39. 26. September 1880.
Inhalt: Zur Frage der Refactie-Skalen für Holz. Der Pulsometer als Wasserstationspumpe (Schluss). Die Niederösterreichische Gewerbe-Ausstellung (Schluss). Chronik etc.

No. 40. 3. Oktober 1880.
Inhalt: Die Frachtkarten-Blanquete und deren praktische Verwerthung. Der erste österreichische Ingenieur- und Architektentag in Wien. Zeitungsschau etc.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Von E. Heusinger von Waldegg. Wiesbaden.

5. Heft. 1880.
Inhalt: Patentirte Drahtzugbarriere mit doppeltem Drahtzuge und beliebig zu verlängerndem Vorläuten. Centrale Signal- und Weichensicherungsanlage für die Geleis-Niveaukreuzung der Dux-Bodenbacher Bahn mit der Aussig-Teplitzer Bahn nächst Ladowitz. Hennig's patentirte Radreifenbefestigung. Eiserner Querschwellen-Oberbau für Hauptbahnen (System Haarmann). Regulirung der jährlichen Abrechnung der Reparatur-Werkstätten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Vorrichtung in den Haupt-Reparatur-Werkstätten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zur Erwärmung der Radreifen behufs Befestigens und Lösens derselben auf den Radgestellen der Eisenbahnfahrzeuge. Ueber die Grenzen der Anwendbarkeit der Adhäsionsbahn und der Zahnstangenbahn, in Bezug auf ihren ökonomischen Werth beim Betrieb von Gebirgsbahnen. Zur Frage der einheitlichen Regelung der Bedeutung und Anordnung der Signale der Bahn- und Geleis-Abzweigungen bezw. Vereinigungen. Das Verhalten der Eisenbahnfahrzeuge beim Durchlaufen von Kurven. Ueber Kesselstein. Die Vakuum-Bremse nach Hardy's Patent. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer, postes etc. Bruxelles.

15. Lieferung. 1. September 1880.
Inhalt: Traduction du mémoire de l'association internationale pour l'assurance des transports; critique du projet de loi international sur le transport par chemin de fer, élaboré à Berne du 13 mai au 4 juin 1878. Jurisprudence etc.

16. Lieferung. 1. Oktober 1880.
Inhalt: Le congrès international du commerce et de l'industrie à Bruxelles. Tarifs etc.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die **Nummern 66—83** (27. August bis 25. Oktober 1880) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen u. dgl. nachstehende Abhandlungen etc.: (No. 66, 67:) Protokoll der General-Versammlung des Vereins in Baden-Baden am 2.—4. August 1880. (No. 66:) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in 1879. Signaltaubheit. Salonwagen. (No. 67:) Langschwellen-Oberbau. Gotthardbahn. (No. 68, 69:) Das neue Empfangsgebäude der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Berlin. (No. 68:) Langschwellen-Oberbau. Niederländische Rheineisenbahn. Die Vorzüge des amerikanischen Eisenbahnbaues. Deutsche Betriebsergebnisse pro Juli 1880. (No. 69:) Die elektrische Tunnelbeleuchtung. Seeländische Eisenbahn. (No. 70, 73:) Die Königl. sächsischen Staatseisenbahnen. (No. 70:) Die Oberschlesische Eisenbahn. Elektrische Eisenbahn-Warnungssignale. Oesterreichisch-ungarische Betriebsergebnisse pro Juli 1880. (No. 71:) Einige Bemerkungen über die neuen Signalbestimmungen der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Eine Denkschrift betreffend Einführung einer zweiten Stückgutklasse. (No. 72:) Fortschritte in Anwendung des eisernen Oberbaues. Die Ausstellung der Probearbeiten, welche von Lehrlingen in den Werkstätten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung gefertigt sind. (No. 73, 74:) „Das

Zeitalter des Dampfes" von Dr. Engel. (No. 73:) Serbische Eisenbahnen. Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen pro Juli 1880. (No. 74:) Vorschlag zu einer internationalen Ausstellung in Berlin. Unfallentschädigungen in England. Rentabilität der englischen Eisenbahnen. (No. 75) Transport von Pulver und anderen explosiblen Stoffen. Zur Frage der Einführung einer Normalzeit für Deutschland im bürgerlichen Leben. Vorträge für Eisenbahnbeamte. Eisenbahnprojekte im Grossherzogthum Oldenburg und in dessen Nachbarschaft. Die rumänisch-bulgarische Orientbahn. (No. 75—78:) Eine Enquête über Eisenbahndifferentialtarife in Amerika. (No. 76—78:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins etc. für das Etatsjahr 1878. (No. 76:) Schweizerische Nordostbahn. Deutsche Betriebsergebnisse pro August 1880. (No. 77:) Die preussische Verwaltungsorganisation in amerikanischer Beleuchtung. (No. 78:) Schmalspurbahn Quedlinburg-Nordhausen. (No. 79:) Die Konstruktion der Ueberhöhungsrampen in Eisenbahnkurven. Eisenbahnlinie Dittersbach-Glatz. (No. 80, 81:) Die Eisenbahntariffrage in Frankreich. (No. 80:) Die Hilleröd-Grästed oder Gribskov-Eisenbahn. Gotthardbahn. Oesterreich-ungarische Betriebsergebnisse pro August 1880. (No. 81:) Der Bollée'sche Dampfwagen. Die Reorganisation der ungarischen Staatsbahnen. Russische Korrespondenz. Amerikanische Korrespondenz. (No. 82:) Die im Eisenbahndienst vorkommende Berufskrankheit und Mittel zu ihrer Abhülfe. Russische Korrespondenz. Technisches. Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen. (No. 83:) Tarifregistratur und Verkaufsstelle. Die Entwickelung der Eisenbahntariffrage in Ungarn. Ueberladevorrichtungen zwischen schmalspurigen und normalspurigen Eisenbahnen. Verein für Eisenbahnkunde.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 69, 71 und 73. 28. August, 4. und 11. September 1880. Ueber die Erfolge, welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues bei den preussischen Staatsbahnen und den vom Preussischen Staate verwalteten Privateisenbahnen erzielt worden sind.

No. 81. 9. Oktober 1880. Die Entwickelung der schwedischen Eisenbahnen.

No. 83. 16. Oktober 1880. Von der Arlbergbahn.

No. 84. 20. Oktober 1880. Ein paar Wünsche, an die Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet.

Engineering. London.

No. 764. 20. August 1880. The Tay bridge inquiry. Boilers explosions and compensation. Rolling steel rails. Canadian railways.

No. 766. 3. September 1880. Shunting engine; London and North Western Railway. Consolidation locomotive. Delessert's spring seats and floor for railway carriages.

No. 767. 10. September 1880. Verloop's system for heating foot-warmers for railway carriages. Passengers locomotive: Glasgow and South Western Railway.

No. 768. 17. September 1880. Tyre drilling machine: Western railway of France. Continuous brakes. No. 768—770: The Manchester and Liverpool railway.

No. 769. 24. September 1880. Canadian railways. Railway passenger traffic.

No. 770. 1. Oktober 1880. Tram rails.

No. 771. 8. Oktober 1880. Tijou's railway buffer. The Scotch express and Wennington railway accidents.

No. 771 und 772. 15. Oktober 1880. London and North Western goods locomotive.

Das Schiff. Dresden.

No. 22. 28. August 1880. Das Leipzig-Saale-Kanalprojekt. Wasserstrassen der Vereinigten Staaten. Im Dienste der englischen Kohleneinfuhr.

No. 23. 4. September 1880. Die Schiffbarhaltung der Oberelbe.

No. 24. 11. September 1880. Gegen Kanalisirung der Oberelbe. Statistik der Binnenschifffahrt. Russische Kanäle. Kohlensturzvorrichtung.

No. 25. 18. September 1880. Der Ruhrorter Hafen, Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Dresden.

No. 26. 25. September 1880. Lösch-Usancen für oberelbische Fahrzeuge.

No. 27. 7. Oktober 1880. Verein gegen Beraubung und Fälschung von Wasserfrachten. Die Rheinkorrection auf der Strecke Mainz-Bingen. Erschliessung der Emshäfen.

No. 28. 14. Oktober 1880. Die internationale Eisenbahn-Ausstellung in Berlin 1882 und die Binnenschifffahrt. Der Hafen von Wesel. Die Ruhrschifffahrt.

No. 29. 21. Oktober 1870. Braunkohlenversandt auf der Elbe. Statistik der Rheinschifffahrt. Die ostpreussischen Wasserstrassen.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

No. 36. 3. September 1880. Der Bau der Eisenbahn von Dittersbach nach Glatz. (No. 36. 37. 39.) Mittheilungen über Frankreichs Wasserbauten. I.—III.

No. 39. 24. September 1880. Ueber die Konstruktion der Ueberhöhungsrampen in Eisenbahnkurven.

No. 41. 8. Oktober 1880. Die Konferenz zur Regelung des Eisenbahn-Signalwesens.

No. 43. 22. Oktober 1880. Der Baugrund des Hudson-Tunnels. Die Anordnung der Kurventafeln an den Eisenbahnkurven.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 33 und **34.** 14. und 21. August 1880. Die Dampf-Omnibusse und Secundärzüge. und deren Betriebskosten.

No. 39. 25. September 1880. Der Unfall im Hudson-river-Tunnel. Ergebnisse der anlässlich des Zusammensturzes der Tay-Brücke durch den „board of trade“ eingeleiteten Untersuchung.

No. 40. 2. Oktober 1880. Verbessertes Eisenbahn-Blocksignal. Projekt der neuen Taybrücke.

No. 41. 9. Oktober 1880. Zugbarrière mit automatischem Läutewerke.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover. Hannover.

Band 26. Heft 4. Auszüge aus technischen Zeitschriften: Eisenbahnbau von Prof. Dr. E. Schmitt zu Darmstadt. Eisenbahn-Maschinenwesen von Maschinen-Ingenieur R. Koch zu Hannover.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Heft VIII—X. 1880. Mittheilungen über die grösseren Kunstbauten auf der Strecke Nordhausen-Wetzlar im Zuge der Staatseisenbahn Berlin-Metz, mit Zeichnungen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymann's Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

BEILAGE

ZUM

EISENBAHN-VERORDNUNGSBLATT.

Heft 5. Berlin, Dezember. 1880.

Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

I.

Die einleitenden Schritte bis zur Bildung des Komités.

Die Eisenbahnfrage in Preussen i. J. 1835.

Es ist eine geschichtliche Thatsache, dass die Eisenbahnfrage — die Frage einer Förderung des Verkehrs durch den Bau von Schienenbahnen mit Dampfbetrieb für die Fortschaffung von Personen und Gütern — in Deutschland später als in anderen, auf gleicher Kulturstufe befindlichen Ländern, eine allgemeine Theilnahme und eine praktische Gestaltung gewonnen hat. Eine weitverbreitete Meinung sucht den Grund dieser Erscheinung darin, dass die deutschen Regierungen, vor Allem die preussische, durch eine zu grosse Aengstlichkeit, eine bureaukratische Engherzigkeit die Entwicklung der ersten Keime dieser Bewegung in den deutschen Staaten künstlich hintan gehalten; hätten die deutschen Regierungen, so sagt man, der Entwickelung der Eisenbahnfrage freien Lauf gelassen, das deutsche Volk wäre viele Jahre früher in den Besitz der Eisenbahnen gekommen.

So bestimmt diese Behauptung auch auftritt, ich halte sie nicht für richtig. Will man es überhaupt beklagen, dass in Deutschland die ersten grösseren Eisenbahnlinien einige Jahre später gebaut und in Betrieb genommen sind, als in England, Amerika, Belgien, Frankreich, so tragen Volk und Regierung hieran mindestens gleiche Schuld. Die Regierungen waren nicht genöthigt, eine Bewegung zurückzuhalten, welche bis in die Jahre 1832, 1833 hinein im Volke nicht vorhanden war. Dass sie dieselbe nicht künstlich hervorriefen, wird man ihnen nicht zum Vorwurf machen; denn es war um jene Zeit nur wenigen hervorragenden Geistern beschieden, die ganze umfassende wirthschaftliche Bedeutung auch der Eisenbahnen, wie wir sie heute vor Augen sehen, zu erkennen und zu würdigen. Einen wie tiefen Einblick die preussische Regierung in die wirthschaftlichen Zustände Preussen-Deutschlands hatte, wie richtig sie die Schäden derselben

und die Mittel zu ihrer Beseitigung erkannte, das hat dieselbe um jene Zeit auf einem anderen Gebiete bewiesen. Ohne die preussischen Staatsmänner und Beamten, ohne einen Eichhorn, einen Maassen, einen Motz wäre der Zollverein, diese erste Vorbedingung des wirthschaftlichen Wiederaufblühens unseres Vaterlandes, damals sicherlich nicht gegründet worden.

Die Ursachen dafür, dass in Deutschland die Anlage der Eisenbahnen hinter andern Ländern zurückblieb, liegen tiefer. Die Verkehrswege, die Land- und Wasserstrassen genügten um jene Zeit in unserm Vaterlande so vollständig den Ansprüchen des Handels und der Gewerbe, dass ein Bedürfniss wohl zu einer Instandhaltung und allmähligen Erweiterung, keineswegs aber zu einer Umgestaltung derselben von Grund aus empfunden wurde. Der Handelsverkehr bewegte sich innerhalb der noch durch Zollschranken vielfach von einander getrennten Länder im engsten Kreise. Einer Erweiterung des Absatzgebietes stand man, als einer in ihren Wirkungen unberechenbaren, jedenfalls in die gewohnten Verhältnisse störend eingreifenden Thatsache, mit Misstrauen gegenüber. Die Befreiung des Elbverkehrs durch die Elbschifffahrtsakte, die Niederlegung einzelner Schlagbäume an den Landesgrenzen wurden beispielsweise von denjenigen Handelsemporien, welche sich in den alten Verhältnissen glücklich und zufrieden fühlten, eher unter dem Gesichtspunkte eines Eingriffes in wohlerworbene Rechte, als einer Befreiung und damit Förderung des Verkehrs durch Beseitigung überflüssiger Fesseln betrachtet. Wozu also Eisenbahnen? Gesehen hatten dieselben nur wenige Personen. Dafür kamen die abenteuerlichsten Gerüchte über die enormen Kosten und die grossen Gefahren des Betriebs dieses neuen Verkehrsmittels in Umlauf. Man hielt es für unmöglich, dass in Deutschland die für den Bau einer Eisenbahn erforderlichen Gelder aufgebracht würden. Ein langsames, behagliches Fortschreiten in den gewohnten, liebgewonnenen Geleisen gewährte die sichere Bürgschaft einer weiteren gedeihlichen Entwicklung des Handels und mehr wollte man nicht.

Nicht anders sind die in den Kreisen der preussischen Regierung herrschenden Ansichten. Ein Bericht, welchen der um die Entwickelung der Verkehrswege, insbesondere den Bau von Chausséen hochverdiente Wirkl. Geheime Rath Rother, Chef des Departements für Handel, Fabrikation und Bauwesen, am 16. August 1835 an den König Friedrich Wilhelm III. über die Pläne zur Anlegung von Eisenbahnen im Allgemeinen und im Interesse der preussischen Monarchie erstattete, gewährt hierüber trefflichen Aufschluss. „Eisenbahnen als Handelsstrassen und mit Dampfbeförderung," so heisst es in diesem Berichte, „waren bis ganz in die neueste Zeit und mit wenigen Ausnahmen nur in den nordamerikanischen Freistaaten und in Grossbritannien anzutreffen. Die Mittheilungen über die Rentabilität dieser Bahnen, soweit sie Aktienunternehmungen sind, erscheinen nicht zuverlässig, und von der Börsenspekulation im Interesse des Handels mit den Aktien jedenfalls stark gefärbt. Der Erfolg der auf gesunder Basis beruhenden Unternehmungen wird dort auch durch Verhältnisse bedingt, auf die sich bei uns nicht rechnen lässt. — Das Anlagekapital der in Oesterreich gebauten Bahn von Linz nach Budweis hat sich ungeachtet vielfacher ihr gewährten Vorrechte nur mit $2^5/_6$ pCt. verzinst, die Bahn soll sich zudem in einem so schlechten Zu-

stande befinden, dass beinahe das ganze, bei der Errichtung derselben verwendete Anlagekapital zu deren Wiederherstellung abermals erforderlich werden dürfte. — Ueber die französische Bahn von Lyon nach St. Étienne liegen keine genaueren Nachrichten vor, als dass dieselbe sehr viel Geld gekostet und jedenfalls noch nicht so gut rentirt hat, dass in Frankreich Bewerbungen um den Bau anderer Bahnen hervorgetreten sind. „In Belgien hat sich der Staat selbst zur Aufgabe gemacht, die wichtigsten Städte des Landes durch Eisenbahnen zu verbinden. Dies grossartige Unternehmen scheint rasche Fortschritte zu machen. Es würde indessen zu frühzeitig sein, von dem Beifall, welchen das bisher fertig gewordene kleine Probestück von $2^3/_4$ Meilen zwischen zwei grossen Städten, Brüssel und Mecheln, in einer sehr bevölkerten Gegend erhalten hat, Schlüsse auf dauernde Frequenz und einen solchen staatswirthschaftlichen Gewinn machen zu wollen, der mit den bisherigen Kommunikationsanstalten nicht zu erreichen gewesen wäre."

„Hiernach dürfte anzunehmen sein, dass der Kontinent eine Eisenbahnanlage von grösserem Umfange, die als Handelsstrasse dient und als ein gelungenes, einem gefühlten Bedürfniss abhelfendes Werk betrachtet werden könne, noch nicht aufzuweisen hat."

Diese Gesichtspunkte seien bei Beurtheilung der Pläne zu umfangreicheren Eisenbahnanlagen in Preussen wohl zu beachten, zumal es auch über den technischen Theil der Anlagen noch an Erfahrungen fehle.

Die fernere Frage, ob der Zustand unserer Kommunikationsmittel derart sei, dass ihm eine Verbesserung Noth thue, könne gleichfalls nicht bejaht werden. „In der Monarchie sowohl als in den mit ihr verkehrenden Nachbarstaaten sind alle Haupthandelszüge als Kunststrassen angelegt und die Frachtpreise auf denselben nach und nach so weit heruntergedrückt, in Folge der Ermässigung des Chausséegeldes und der Verminderung der Privatzölle, dass der Landtransport häufig und siegreich mit den Wasserfrachten in der nämlichen Richtung in Konkurrenz tritt." Im Westen der Monarchie koste die Fracht zwischen zwei grosssen Handelsplätzen für den Zentner und die Meile durchschnittlich 8 Pf., im Osten 1 Sgr., hiezu treten fort und fort Einrichtungen zur Verminderung der Kosten und zur Beschleunigung des Verkehrs. In Cöln z. B. hätten mehrere angesehene Handlungshäuser mit einem Frachtbestätter einen Vertrag abgeschlossen, in welchem dieser sich verpflichte, täglich oder an bestimmten Tagen nach allen Richtungen hin Frachtwagen abzusenden, die täglich 6 bis 8 Meilen zurücklegen müssten, gegen eine Gebühr von höchstens 1 Sgr. 1 Pf. für den Zentner und die Meile. Im übrigen Deutschland seien die Frachten ähnlich hoch. In Frankreich betragen sie nur 6 Pf. für den Zentner und die preuss. Meile, und für die dort eingeführten Schnellfahrten 13—14 Pf. Vergleiche man hiermit die Preise der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, nämlich $9^1/_5$ Pf. für den preuss. Zentner und Meile, „so könne man sich zu dem Schlusse berechtigt halten, dass es nicht die Landfrachtpreise seien, durch welche der englische Gewerbefleiss das Uebergewicht fortdauernd behaupte."

Von dem Bau der Eisenbahnen befürchtet der Bericht ferner eine Verschiebung der gewerblichen Verhältnisse, in deren Folge mancherlei Ansprüche an den Staat herantreten würden. Er bezweifelt, dass der

Wohlstand, insbesondere kleinerer, von den Eisenbahnen lediglich durchschnittener Orte gehoben werde, hebt die bedeutenden, zu den zu erwartenden Vortheilen in keinem Verhältniss stehenden Anlage- und Betriebskosten hervor und meint, dass auch an Ausgaben für die Chausseen nichts gespart werde, da die Chausséen bestehen bleiben, und, wenn weniger benutzt, auch geringere Erträg liefern würden.

„Das Zeitalter hat die Verbesserung des Transportwesens zu seiner Lieblings-Aufgabe gemacht; wer möchte die Grenzen des menschlichen Scharfsinns bestimmen wollen; ich bescheide mich daher, dass eine vielleicht baldige Zukunft zu ganz andern Ansichten berechtigen kann.“ Für die Gegenwart fasst Rother seine Ansichten dahin zusammen:

„Die Eisenbahnen sind ein wirksames Mittel zur Erleichterung des Transports, allein ihr Nutzen ist insofern beschränkt, als sie für gewöhnliches Fuhrwerk unzugänglich sind und wiederum die für sie konstruirten Wagen auf Chausseen und gewöhnlichen Wegen nicht gebraucht werden können. Bei dem Mangel an eigener Erfahrung, bei der Unsicherheit eines Vergleichs mit den Ländern, in welchen Eisenbahnen existiren und als Handelsstrassen dienen, ist es zweifelhaft, ob sie in Preussen, selbst auf den belebtesten Handelszügen, eine Frequenz erhalten werden, welche theils das Bedürfniss solcher neuen Anlagen bekundet, theils hinreicht, um Deckung der Zinsen des Anlagekapitals und für die Unterhaltungskosten daraus zu entnehmen.“ Nachdem er wiederholt auf die Höhe der jetzt bestehenden Frachten, die Beeinträchtigung einzelner Bevölkerungsklassen durch den Eisenbahnbau hingewiesen, meint Rother hiernach, „dass seines Dafürhaltens die Staatsverwaltung jetzt noch keine Veranlassung habe, Eisenbahnen, welche als Handelsstrassen dienen sollen, auf eigene Kosten anzulegen, durch Betheiligung mit verhältnissmässig ansehnlichen Summen zu unterstützen oder ihnen andere namhafte Opfer zu bringen und Vorrechte einzuräumen.“

Dieser Bericht ist erstattet, als bereits die ersten Gesuche um die Erlaubniss zur Anlage von Eisenbahnen auf preussischem Staatsgebiete theils direkt an den König, theils an die Ressortminister ergangen waren. Eine unbefangene Prüfung seiner Begründung muss zugeben, dass derselbe wohl durchdacht ist. Die von ihm richtig erkannten bestehenden Verhältnisse nöthigen Rother für jetzt noch zu einer Reserve, er ist aber gern bereit, seine Ansichten nach dem etwaigen weiteren Verlauf der Angelegenheit zu ändern, mit anderen Worten, mit der Zeit auch fortzuschreiten; die preussische Regierung denkt nicht daran, den Eisenbahnbau in Preussen zu hemmen, sie kann sich nur noch nicht entschliessen, unter den obwaltenden Verhältnissen auch ihrerseits fördernd und treibend in diese Bewegung einzugreifen.

Während der Entstehung der ersten Eisenbahnen in Preussen, zu deren Anlage die Erlaubniss vor Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ertheilt wurde, und während der Vorarbeiten der Staatsregierung zu diesem Gesetze vollzog sich ganz allmählig, sowohl bei der Regierung als in den Kreisen der Bevölkerung eine Aenderung dieser Anschauungen. Man fand sich mit den Eisenbahnen nach und nach zurecht und versuchte auf dem veränderten Boden eine feste Stellung einzunehmen.

Von diesem ersten Abschnitte der Geschichte der preussischen Eisenbahnen sind bis jetzt nicht viel mehr als die nackten Thatsachen der Konzessions- und Bauzeit der ersten Bahnen bekannt.

Eine Einsicht in die mir zur Verfügung gestellten aktenmässigen Materialien überzeugte mich davon, dass über die Ereignisse der Jahre 1835 bis 1840, die letzten Regierungsjahre des Königs Friedrich Wilhelm III., mehr als bisher auch dem grösseren Publikum bekannt zu werden verdiente.

Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Von der mir ertheilten Erlaubniss Gebrauch machend, beschränke ich mich für jetzt darauf, nach den Ministerialakten und den Akten der Kgl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn zu schildern, welche, nachdem sie seit langer Zeit mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn unter Einer Leitung gestanden hatte, mit dieser durch Gesetz vom 20. Dezember 1879 in den dauernden Betrieb des Staates übergegangen ist. Die Konzession zum Bau des auf preussischem Gebiete belegenen Theils dieser Bahn wurde am 13. November 1837 ertheilt, nachdem vorher am 21. August 1837 die spätere Rheinische, am 23. September 1837 die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ihre ersten Konzessionen erhalten hatten. Eröffnet wurde die erste Strecke der Magdeburg-Leipziger Bahn am 29. Juni 1839, also auch, nachdem bereits andere kurze Eisenbahnstrecken in Preussen fertig gestellt und in Betrieb genommen waren. Ist die Magdeburg-Leipziger Bahn somit auch nicht die älteste, so ist sie doch eine der ältesten preussischen Eisenbahnen, und der Umstand weist der Entstehungsgeschichte dieses Unternehmens eine hervorragende Stelle an, dass die Verhandlungen über die Bedingungen, unter welchen die Anlage dieser Bahn gestattet werden sollte, den Anlass zunächst zur Aufstellung allgemeiner Bedingungen für den Bau von Eisenbahnen im preussischen Staate und sodann zum Erlass eines Eisenbahngesetzes, des noch heute in seinen wesentlichsten Bestimmungen geltenden Gesetzes vom 3. November 1838 gegeben hat. Durch den Erlass dieses Gesetzes hat die preussische Staatsregierung, wenn sie überhaupt durch ihre zunächst abwartende Stellung in der Eisenbahnfrage sich einer Versäumniss schuldig gemacht hat, das Versäumte nicht nur glänzend nachgeholt, sondern vor allen andern zivilisirten Ländern einen bedeutenden Vorsprung gewonnen und sich für alle Zeiten einen Ehrenplatz in der Geschichte der Eisenbahnen gesichert.

Der 14. Mai 1835.

Der Bericht Rothers vom 16. August 1835 steht insofern nicht ganz auf der Höhe der Zeit, als er den Umschwung in den Anschauungen über die Eisenbahnen nicht gehörig würdigt, welcher wenige Monate vorher schon eingetreten war. Die Verhältnisse, wie er sie schildert, hatten genau so gelegen bis zum 14. Mai 1835. An diesem Tage aber hatte ein Ereigniss stattgefunden, welches mit einem Male ein ganz neues Licht auf die Eisenbahnen warf und immer grössere Kreise der deutschen Bevölkerung darüber aufklärte, dass sie nicht nur die Bedeutung der Eisenbahnen, sondern auch die Mittel Deutschlands zur Anlage von Eisenbahnen ganz erheblich unterschätzt hatten. Am 14. Mai 1835 fanden die Zeichnungen auf die Aktien der ersten grösseren deutschen Eisenbahn, der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden statt. Sie ist das Werk des

Mannes, welchem einer der ersten Plätze in der Eisenbahngeschichte Deutschlands, ja Europas gebührt, das Werk des grossen schwäbischen Volkswirths Friedrich List. Durch ihn und die Leipzig-Dresdener Bahn ist auch die Bahn von Magdeburg nach Leipzig unmittelbar und mittelbar beeinflusst, so dass wir auf seine, einige Jahre früher beginnende Thätigkeit, seine Bemühungen um die Anlage der Leipzig-Dresdener Bahn zurückgreifen müssen.

Friedrich List.

List ist der erste deutsche Mann, welcher die umwälzende Bedeutung der Eisenbahnen für Handel, Gewerbe und Volkswirthschaft, für die Kriegführung, für die ganze Entwickelung der Kultur erkannte. Mit einer wahrhaft prophetischen Begeisterung hat er diese seine Erkenntniss durch alle Länder Mitteleuropas gepredigt und hierdurch die Anregung zum Eisenbahnbau im Grossen gegeben. Aus seiner Heimath nach Amerika verbannt, hatte er dort die ersten Eisenbahnen in Thätigkeit gesehen, hatte in den Jahren 1827 und 1828 selbst den Bau einer Eisenbahn von Tamaqua nach Port Clinton zur Verbindung der von ihm entdeckten Kohlenminen mit dem Schuylkill-Kanal veranlasst und sich durch eigene Anschauung und persönliche Erfahrung von der erstaunlichen Wirkung, der grossartigen volkswirthschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen überzeugt. Bei seiner Rückkehr nach Europa in den Jahren 1831 und 1832 gab ihm, einer überhaupt auf das Praktische gerichteten Natur, diese Erfahrung einen sehr bedeutenden Vorsprung vor allen denen, welche zwar von Eisenbahnen gehört, niemals aber eine solche in Betrieb gesehen hatten. Als er aber unter dem Eindruck seiner Erlebnisse zuerst in Frankreich, nachher in Deutschland in seiner überschwenglichen, rücksichtslosen Art für den Bau von Eisenbahnen die leitenden Staatsmänner, die Beamtenkreise, die Geschäftswelt in Bewegung zu setzen unternahm, fand er zunächst wenige Anhänger seiner Lehre. Hatte man auch den besten Willen, sich von den grossen Vortheilen eines schnelleren und regelmässigeren Transports der Güter, vor Allem aber der Personen theoretisch überzeugen zu lassen — die grossen Kosten, die Gefährlichkeit der Unternehmungen, die vermeintliche Armuth unseres Vaterlandes, waren, wie wir gesehen haben, ebenso viele, schwer zu widerlegende Einwendungen.

List beschloss daher, auch durch Thaten für seine Lehre Propaganda zu machen. Er nahm seinen Wohnsitz in Leipzig und richtete alle seine Bemühungen auf den Bau einer für den allgemeinen, grossen Verkehr bebestimmten Eisenbahn im Herzen Deutschlands, den Bau einer Bahn von Leipzig nach Dresden.[1]) Sie sollte der Ausgangspunkt für ein grosses

Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

[1]) Die ausführlichsten Nachrichten über die Entstehung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn finden sich in der, auf Veranlassung des Direktoriums derselben zur Feier des 8. April 1864 herausgegebenen Denkschrift: Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens. Vergl. ausserdem Ludwig Häusser, Friedrich List's Leben (1850) S. 197 ff. Roscher, Geschichte der Nationalökonomik (1874) S. 990 ff. Dr. Niedermüller, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, ein Werk Friedrich List's. Leipzig 1880.

Vor dem ersten Stück der Leipzig-Dresdener Bahn, der am 24. April 1837 eröffneten Strecke von Leipzig nach Althen, ist überhaupt nur die kleine, 6 km lange Bahn von Nürnberg nach Fürth, und zwar am 7. Dezember 1835, in Betrieb genommen. Diese ist also die erste, allerdings bei ihrer sehr geringen Ausdehnung für die Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes kaum in Betracht kommende deutsche Eisenbahn.

deutsches Eisenbahnnetz werden. Die Art und Weise, in welcher List bei diesem Unternehmen vorging, ist für die nachher gegründeten Eisenbahnen auf lange Zeit hinaus vorbildlich geworden. Denn auch darüber mangelte es bisher an jeder Erfahrung, wie man es anfangen sollte, ein Eisenbahnunternehmen ins Leben zu rufen. Man dachte zwar wohl an Beschaffung der Gelder durch eine Aktiengesellschaft. Aber auf welcher Grundlage? wie sollte man es machen, Theilnehmer einer Aktiengesellschaft heranzuziehen? Wie die überall erforderliche Staatsgenehmigung erlangen? Wie hoch stellten sich ungefähr die Kosten einer Eisenbahn? welche Mittel und Wege gab es zur Veranschlagung derselben?

List war in der That die einzige Persönlichkeit, auch alle diese Fragen zu beantworten. Die erste Aufgabe war, das Interesse des grossen Publikums für das Werk wachzurufen. Dies geschah durch die im Sommer 1833 veröffentlichte Flugschrift: „Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, insbesondere über die Anlage einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“, ein Meisterwerk in seiner Art nach Form und Inhalt. Der Verfasser theilt seine Erfahrungen mit, er urtheilt an der Hand von Thatsachen, nicht ins Blaue hinein. Er sagt genau, was er will; er giebt eine klare, anschauliche Darstellung von der Bedeutung der Eisenbahnen, zeigt auf einer kleinen Karte, wie er sich die weitere Entwicklung des Deutschen Eisenbahnnetzes denkt und giebt die Handzeichnung eines von Leipzig nach Dresden fahrenden Personenzuges. — Diese Schrift hat, wie keine andere, die Aufmerksamkeit des deutschen Publikums auf die Eisenbahnen gelenkt. Sie hatte insbesondere zur Folge, dafs angesehene Leipziger Bürger, darunter die Kaufherren Wilh. Seyffert, Dufour-Feronce, Gustav Harkort, Lampe u. A., deren einzelne in England Eisenbahnen wenigstens gesehen hatten, mit List in Verbindung traten, und mit ihm ernstlich überlegten, wie seine Pläne zu verwirklichen seien. List rieth, die Regierung und die Stände für die Bahn zu interessiren. Seine Schrift hatte er auch dorthin bereits verbreitet. Man richtete am 20. November 1833 eine mit 316 Unterschriften versehene Petition an die Stände, in welcher im wesentlichen um eine Untersuchung über eine zweckmässige Ausführung und die Kosten einer Bahn von Leipzig nach Dresden gebeten wurde. Die Kammern beriethen über die Petition, ohne indess Beschlüsse zu fassen. Am 9/10. Dezember 1833 fanden weitere Konferenzen mit Vertretern der Regierung in Dresden statt, am 10. Januar 1834 beschlossen die Hauptbetheiligten, eine grosse, allgemeine Versammlung in Leipzig zusammenzuberufen, welche über die Angelegenheit berathen und ein Eisenbahn-Komité wählen sollte. Zur weiteren Aufklärung des grossen Publikums verfasste List einen „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen“, welcher in zahlreichen Exemplaren mit den Zeitungen und durch die Post verbreitet wurde. Die Versammlung trat am 17. März 1834 zusammen, sie wählte ein Komité von 12 Mitgliedern „zur weiteren Erwägung und Behandlung der für Vorbereitung des projektirten Eisenbahn-Unternehmens erforderlichen Schritte.“

Das war der erste Schritt. Ein „Komité“ finden wir bei allen späteren Eisenbahnen, nur dass man, nachdem man einmal glücklich, mit Hülfe

von List, der hier seine amerikanischen Erfahrungen verwerthete,[2]) herausgefunden, dass solche Unternehmungen zunächst nur durch die Thätigkeit einer kleineren Zahl von Theilnehmern weiter gebracht werden können, schneller und auf kürzerem Wege, ohne vor Allem die Regierung und gar die Volksvertretung zu Hülfe zu rufen, sich als Komité selbst niedersetzte oder niedersetzen liess. Dem Komité obliegt es, die Angelegenheit nunmehr zu fördern bis zur Konstituirung der Gesellschaft und bis zur Erlangung der Konzession von der Staatsregierung, andererseits aber auch das allgemeine Interesse an dem Unternehmen rege zu erhalten. Nachdem sich also das Leipziger Komité — oder wie man in Sachsen sagt der Komité — am 3. April 1834 konstituirt und List am 4. April als weiteres Mitglied gewählt hatte — als Nicht-Leipziger hatte er angeblich von der allgemeinen Versammlung nicht gewählt werden können — unterzog sich dasselbe eingehender Berathungen über die Bedingungen der Konzession, die Statuten der Gesellschaft, über technische Vorarbeiten, Richtung der Bahn, Kostenanschläge, vor Allem über die Erlangung des Expropriationsrechts. Ein Expropriationsgesetz gab es in Sachsen damals ebensowenig, als in den meisten anderen deutschen Ländern. Die Verleihung des Expropriationsrechtes konnte durch den Herrscher des Landes, sie konnte oft nur unter Zustimmung der Volksvertretung, und zwar immer nur von Fall zu Fall erfolgen. Dieses viel zu weitläufige Verfahren genügte für die Expropriation eines Eisenbahnkörpers nicht. Es galt also vor Allem, einfachere Formen für diese Eingriffe in das Privateigenthum ausfindig zu machen. — Um mit seinen Wählern in steter und möglichst naher Fühlung zu bleiben, veröffentlichte das Komité in der Zeit vom 14. Juni 1834 bis 10. Mai 1835 nach und nach sieben Rechenschaftsberichte über seine Arbeiten, welche fast alle von List verfasst waren, und in welchen alle wichtigen, den Bau, die Bewirthschaftung, die allgemeine volkswirthschaftliche Bedeutung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und der deutschen Eisenbahnen überhaupt betreffenden Fragen in gründlicher, anregender und gemeinverständlicher Darstellung erörtert wurden.

Der Prospektus vom 12. Mai 1835.

Dem letzten Berichte folgte auf dem Fusse unter dem Datum des 12. Mai 1835 der „Prospectus, die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden betreffend."

Das Anlagekapital der Bahn wird in demselben auf 2 Millionen Thaler angenommen, wovon 1 500 000 durch ganze Aktien von 100 und halbe von 50 Thalern das Stück, mit einer Anzahlung von 2 Thalern für die ganze Aktie, und späteren Ratenzahlungen nicht über 10 Thaler, aufgebracht werden sollen; während die Staatsregierung der Gesellschaft das Recht verleiht, für ein Drittel des Aktienkapitals, also 500 000 Thaler, unverzinsliche Kassenscheine auszugeben. Es wird berechnet, dass für Transport und Frachten von Personen und Gütern unter Berücksichtigung der damals geltenden Frachtsätze eine Brutto-Einnahme von jährlich rund

[2]) List sagt über die Bedeutung der Komités für die Entwickelung der Eisenbahn-Unternehmungen in einem von Häusser (a. a. O. S. 208 ff. insbes. S. 211) mitgetheilten Briefe an den Ausschuss der Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom Juli 1835: „wenn ich irgend ein Verdienst um die Einführung der Eisenbahnen in Deutschland habe, so ist es vor Allem der Vorschlag, das Geschäft der Konstituirung und Zustandebringung der Kompagnien in die Hände vorbereitender Komités zu legen. Auf diesem Wege allein ist die öffentliche Meinung in Deutschland für die Eisenbahnen so weit gediehen."

295 750 Thlr. erzielt werde; ziehe man hiervon die Betriebskosten mit 50 pCt. ab, so verbleibe eine Netto-Einnahme von 147 875 Thlr., d. h. eine Rente des Aktienkapitals von $9^3/_4$ Prozent. Selbst bei bedeutender Ermässigung der jetzt geltenden Frachtsätze und ohne alle Rücksicht auf eine mit Sicherheit anzunehmende Vermehrung der Transporte sei hier noch eine reichliche Verzinsung des Anlagekapitals gesichert.

Als königliche Verwilligungen sind ausser dem vorerwähnten Rechte zur Ausgabe unverzinslicher Kassenscheine der Gesellschaft verliehen:

1. ein angemessenes Expropriationsgesetz,
2. das ausschliessliche Recht der Gesellschaft zur Anlage einer direkten Bahn von Leipzig nach Dresden,
3. das Recht, die Fahrtaxen zu bestimmen und zwar selbst bis zur Höhe der gegenwärtigen Frachtsätze,
4. das Recht, die Bahn nach dem Auslande fortzusetzen,
5. die Ueberlassung des Transports der Reisenden gegen eine mässige Entschädigung der Postkasse,
6. die vorläufige Uebertragung des Salztransports zu den gegenwärtigen Frachtsätzen, welcher Vortheil, wie der Prospekt sagt, die ebengenannte Entschädigung der Postkasse entschieden überwiegt,
7. die Zusicherung des Transports der Poststücke für Rechnung der Post,
8. die Gestattung der eigenen Anordnung und Ausübung der Bahn polizei.

Der Prospekt erklärt ferner, dass eine Garantie der vollen Verzinsung in dem Rechte der Gesellschaft liege, die Frachtsätze bis auf ihren gegenwärtigen Standpunkt zu erhöhen. Die Aktionäre sind dadurch sicher gestellt, dass die Gesellschaft sich erst nach Zeichnung von 7500 Aktien konstituiren kann, sowie durch die in Aussicht genommenen Statuten, nach welchen die Organe der Gesellschaft, Direktion und Ausschuss, aus der Zahl der Aktionäre gewählt werden müssen, der Staat ein Oberaufsichtsrecht hat, welches durch eine Kommission ausgeübt werden soll, wichtige Aenderungen in der Verfassung der Gesellschaft nur durch die Generalversammlung genehmigt werden können.

Nachdem sodann noch erwähnt ist, dass den Aktien Koupons über 4 pCt. Zinsen beigegeben, die Dividende aber alljährlich besonders festgestellt werden, der Bau der Bahn innerhalb 2 Jahren nach Angriff des Werkes vollendet werden soll, heisst es weiter:

„Dieses durch mehr als zwölfmonatliche Vorarbeiten eingeleitete grosse Nationalunternehmen empfiehlt sich als Anfang und Mittelpunkt eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, und durch die dadurch eröffnete Aussicht, künftig grosse Kapitalsummen auf ausgezeichnet vortheilhafte Weise anzulegen, indem Kapitale, auf gelungene Eisenbahnrouten verwendet, durch das schnelle und bedeutende Steigen ihrer Aktien und der Dividenden hinsichtlich der Grösse des Gewinns den Fabrikkapitalen, durch die vollkommene Sicherheit, welche sie den Aktieninhabern gewähren, den im Grundeigenthum angelegten Kapitalen, und durch ihre leichte Umsetzbarkeit den Staatspapieren gleichkommen, folglich die Vortheile aller drei Arten in sich vereinigen, ohne ihren Nachtheilen ausgesetzt zu sein, da ihre Existenz und ihr Ertrag weder den

Veränderungen der Mode und der Erfindungen, noch den Handelsfluktuationen, noch der Veränderlichkeit der Witterung und der Getreidepreise, noch überhaupt dem steten Wechsel der Ereignisse unterworfen sind.“

Unterzeichnungen auf Aktien sollen vom 14. Mai an entgegengenommen werden.

Die Aktienzeichnung.

Man erkennt auch in diesem Prospekte die Feder Friedrich List's. Und seine kurze, kernige, nur die Hauptpunkte ins Auge fassende, direkt auf das Ziel losgehende Sprache hatte einen, das Komité selbst vielleicht am meisten überraschenden Erfolg. Man glaubte[3]) mehrerer Tage, ja Wochen zu bedürfen, um die erforderlichen Zeichnungen zu erhalten, und hatte deshalb eine Reihenfolge bestimmt, in welcher die Mitglieder des Komité zur Entgegennahme der Zeichnungen anwesend sein sollten, im Bureau auch zwei Gehülfen angestellt. — Statt dessen wurden, mit Ausnahme von 1500 zurückbehaltenen, schon am ersten Tage fast die ganzen 15 000 Stück Aktien gezeichnet. Am folgenden Morgen war der geringe Rest vergriffen. Man hatte nicht einmal genug Interimsscheine für die Zeichner. — In einem Briefe vom 14. Mai 1835 schreibt der Vorsitzende des Leipziger Komités Gustav Harkort an den Oberbürgermeister Francke in Magdeburg zunächst vor Beginn der Zeichnungen, dass „der Einleitung halber die Komité-Mitglieder für sich selbst und in Erfüllung einiger Aufträge, die sie in Händen hatten, zuerst unterzeichnet und diese Subskriptionen bereits den Betrag von 210 000 Thlr. erreicht hätten. Dieser Anfang berechtige dieselben, verbunden mit der sehr günstigen Stimmung, welche sich seit einiger Zeit im Publikum kundgebe, zu der Hoffnung, dass das zu erstrebende Ziel bald erreicht werden werde.“ In einer Nachschrift zum Briefe spiegelt sich die Freude und Ueberraschung Harkort's über den über Erwarten günstigen Erfolg wieder. Er schreibt: Mittags 12 Uhr. Die Unterzeichnungen belaufen sich schon auf ca. 525 000 Thlr.!! Nachmittags um $^{1}/_{2}$5 Uhr fast auf 900 000 Thlr. gestiegen und morgen wahrscheinlich Alles vergriffen. — Um 5 Uhr: Ueber eine Million.

Mit diesem glänzenden Ergebniss war in der That das Zustandekommen nicht allein der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, sondern einer ganzen Reihe weiterer deutscher Eisenbahnen gesichert. Wenn es einmal in Frage kommen wird, einen Geburtstag für die Entstehung der Deutschen Eisenbahnen festzustellen, so möchte ich hierfür den 14. Mai 1835 vorschlagen. Was vorher gethan, waren Worte, Pläne, Vorbereitungen. Die Vorgänge am 14. Mai 1835 zeigten auch blöden Augen, dass die auf einen gewiss nicht fruchtbaren Boden gestreute Saat zu keimen begonnen hatte. Und es war Friedrich List, welcher fast ganz allein in den wenigen Jahren seit seiner Rückkehr aus den Vereinigten Staaten von Amerika erst die Bearbeitung des Bodens begonnen hatte. Ihm vor allen Andern gebührt unser Dank, in so kurzer Zeit einen so herrlichen Erfolg herbeigeführt zu haben!

Das Leipzig-Dresdener Bahn-Unternehmen schritt von jetzt an ganz normal, wenngleich etwas langsamer, als man erwartet hatte, vorwärts. Am 5. Juni 1835 fand die konstituirende Generalversammlung statt, in welcher die Ausschuss-Mitglieder gewählt wurden. Am 13. Juni

[3]) Vgl. die oben angeführte Denkschrift S. 26.

konnte sich das Komité also auflösen. Dasselbe hatte seit dem 3. April 1834 im Ganzen 76 Sitzungen abgehalten. Am 15. Juni wählte der Ausschuss das Direktorium, welches sich wiederum zum Vorsitzenden Gustav Harkort erwählte. — Dieses leitete nunmehr den Bau der Bahn, deren erste Strecke, von Leipzig bis Althen, 7,5 km, am 24. April 1837 eröffnet wurde. Die Eröffnung der ganzen 115 km langen Bahn von Leipzig bis Dresden für den Personen- und Güterverkehr erfolgte am 7. April 1839. Vergleichen wir, bevor wir dieses Unternehmen verlassen, noch kurz die finanziellen Erträge mit den Voranschlägen, wobei allerdings nicht ausser Erwägung bleiben darf, dass die Voranschläge von Fr. List gemacht waren, während die Ausführung ohne seine Betheiligung erfolgte, man die Bahn schwerer und theurer und in einer Richtung anlegte, von welcher List ausdrücklich abgerathen hatte. Im Jahre 1837 schon musste das Aktienkapital verdreifacht werden, es wurde auf 4 500 000 Thlr. erhöht; im Jahre 1848 kamen hierzu noch weitere 500 000 Thlr. Ausserdem wurden in den Jahren 1839, 1841, 1854 und 1860 Prioritätsanleihen aufgenommen. Bis zum Jahre 1841 zahlte die Bahn nur 4 pCt. Zinsen und keine Dividende an die Aktionäre. Im Jahre 1842 wurde zum ersten Mal $^{5}/_{12}$ pCt., in den Jahren 1843—46 je 1 pCt., 1847 $1^{1}/_{2}$ pCt., 1848 wiederum gar keine Dividende bezahlt. Von 1849 ab hob sich aber der Ertrag in schneller Steigerung auf 2, 3, 4, 5, $5^{1}/_{2}$, $6^{1}/_{2}$, 9, 15 pCt., und blieb auf letzterer Höhe mit geringeren Schwankungen nach oben und unten bis 1863. Im Jahre 1876 wurde bekanntlich, unter dem Drucke des Reichs-Eisenbahnprojektes, die ganze Bahn von der königl. sächsischen Staatsregierung für eine dauernde Rente von 10 pCt., in der Form eines Umtausches der Aktien von je ℳ 300 in dreiprozentige Staatsschuldverschreibungen von je ℳ 1000, angekauft.

Der Oberbürgermeister von Magdeburg, August Wilhelm Francke.

Ist der 14. Mai 1835 der Geburtstag der deutschen Eisenbahnen, so ist er ganz besonders auch der Geburtstag der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Dieser Tag ist es, an welchem das erste, auf die Anlage einer Bahn von Magdeburg nach Leipzig hinzielende Gesuch an die Königliche Staatsregierung gerichtet wurde. Der Bittsteller ist der Oberbürgermeister Francke von Magdeburg, seine Eingabe wendet sich an den Wirkl. Geh. Rath Rother in Berlin. Mit diesem Gesuch ergreift Francke, in einem ihm selbst noch nicht vollkommen klaren Umfange die Initiative zu einer Bewegung, deren Endziel ihm damals, wenn überhaupt, jedenfalls noch dunkel vorschwebte. Francke ist, anfänglich ungern, mit dem wachsenden Erfolge seiner Bestrebungen aber immer lieber, an der Spitze der Bewegung geblieben. Zuerst handelt er ganz allein, bald setzt er sich in Verbindung mit der Kaufmannschaft, leitet unter Zuziehung ihres Vorstehers die Verhandlungen mit der Staatsregierung bis zur Bildung des Komités; er will dann vom Schauplatz abtreten, kann sich aber dem Wunsche des Komités, ihn als seinen Vorsitzenden zu behalten, nicht entziehen. Als das Komité sich auflöst, und die Aktiengesellschaft mit ihren Vorstandsorganen sich bildet, wird Francke zum ersten Vorsitzenden des Direktorii erwählt und bleibt nun auch in dieser Stellung, jedoch nur, bis das grosse Werk, sein Werk, vollendet, die fertige Bahn von Magdeburg nach Leipzig dem Betriebe übergeben ist.

Der Oberbürgermeister und Landrath August Wilhelm Francke hatte seit dem 1. Juli 1817 an der Spitze der Verwaltung der Stadt Magdeburg gestanden. Er hatte seit Antritt seines Amtes ausserordentlich viel für die geistige und materielle Wohlfahrt der Stadt geleistet.[4]) Geboren am 14. März 1785 in dem Dorf Carow bei Genthin, als Sohn eines Gutspächters, hatte er nach Vollendung seiner rechtswissenschaftlichen Studien in den Jahren 1807 bis 1817 an verschiedenen Orten der, damals Jahre lang unter französischer Verwaltung stehenden, jetzigen Provinz Sachsen, als junger Beamter eine hervorragende Tüchtigkeit gezeigt und sich in hohem Grade das Vertrauen seiner Vorgesetzten, ausser den Franzosen, bei welchen er durch seine vaterländische Gesinnung Anstoss erregte, zu erwerben und zu erhalten gewusst. Es war gewiss eine ehrenvolle Auszeichnung, dass er im Jahre 1817, kaum 32 Jahre alt, an die Spitze einer Stadt von der Bedeutung Magdeburgs, berufen wurde, in welcher es zudem galt, die tiefen und schmerzlichen Spuren der kriegerischen Zeitläufte, der französischen Wirthschaft, auszuwischen. Durch seine fast dreiunddreissigjährige ununterbrochene Verwaltung der Stadt Magdeburg hat Francke bewiesen, wie sehr er diese Auszeichnung verdiente. Wenn sein Biograph sagt, es gebe kaum ein Gebiet der städtischen Verwaltung, auf dem seine Thätigkeit nicht segensreiche Spuren hinterlassen hätte, so ist damit noch nicht der volle Umfang seiner Verdienste gewürdigt. Die Reorganisation der Schulverwaltung, die Verbesserung der städtischen Kranken- und Armenpflege, die Anlage einer mit Dampf betriebenen, der ersten in Deutschland hergestellten, Wasserleitung; die Neuordnung des städtischen Sparkassenwesens, des Feuerlöschwesens, die Anlage zweier öffentlichen Parks, die Schliessung der Kirchhöfe im Innern der Stadt und die Verlegung derselben vor die Thore, das Alles sind schon grossartige Leistungen Eines kurzen Menschenlebens. Francke aber hatte sich seine Ziele noch höher gesteckt. Er wollte die Wohlfahrt der seiner Obhut anvertrauten Mitbürger, jedes Einzelnen derselben fördern, und liess sich daher auch ganz besonders die Pflege von Handel und Verkehr angelegen sein. Hier war es vor Allem seine Thätigkeit für den Bau der ersten Eisenbahnen, der Magdeburg-Leipziger, später der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenberger Bahn, durch welche er es erreichte, dass Magdeburg gleich beim Beginn des Zeitalters des Dampfes und der Schienenstrassen nicht nur an seiner früheren, durch mancherlei Vorrechte und Privilegien künstlich geschützten Stellung nichts einbüsste, sondern einer der ersten Plätze war, deren Wohlstand unter den veränderten Verhältnissen neu aufblühte und sich frischer und schneller entwickelte als je zuvor.

Der Oberbürgermeister Francke war zudem ein strengkonservativer Mann, ein Beamter, tief durchdrungen von den hohen Pflichten, die sein Beruf ihm auferlegte, und dementsprechend auch hochgeschätzt in den Kreisen der Staatsregierung. Mit einzelnen Mitgliedern derselben stand er persönlich in freundschaftlichen Beziehungen, was ihm den amtlichen Verkehr wesentlich erleichterte. Eine wie hohe Meinung er von der Stellung eines preussischen Staatsbeamten hatte, ergiebt sich daraus, dass er im Jahre 1831, als

---

[4]) Die biographischen Notizen verdanke ich einem Aufsatze des Sohnes des Oberbürgermeisters Francke, Oberbürgermeister Francke in Stralsund in der Allgem. Biographie VII. S. 233—235.

in Folge des Erlasses der neuen Städte-Ordnung die Oberbürgermeister aufhörten unmittelbare Staatsbeamte zu sein, vielmehr durch die Magistrate gewählt werden mussten, sofort um Entlassung aus seinem Amte und eine Wiederanstellung als unmittelbarer Staatsbeamter bat. Nur die dringenden Vorstellungen seiner Mitbürger, welche sich, sobald von seinem Vorhaben etwas ruchbar wurde, mit einer Petition an den König wandten, und darum baten, ihn ohne Präsentation auf Lebenszeit als Bürgermeister anzustellen, vermochten ihn dazu, sein Gesuch zurückzunehmen.

Magdeburg als Handelsstadt 1835.

Die Stadt Magdeburg hatte im Anfang der 30er Jahre unseres Jahrhunderts eine hervorragende Bedeutung als einer der ersten preussischen Handelsplätze. Seit dem 9. April 1825 stand die Entwickelung des Handels unter Fürsorge einer Korporation der Aeltesten der Kaufmannschaft. Handel und Verkehr bewegten sich vor allen Dingen auf der Elbe und deren Nachbarflüssen Saale und Havel. Hierzu kam aber ein für jene Zeit recht entwickeltes, nach allen Weltgegenden sich erstreckendes Netz von Strassen. Eine der ältesten derselben ist die schon in den Jahren 1804 und 1805 erbaute Strasse von Magdeburg nach Leipzig. Die Berliner Strasse wurde 1819—1821, die Magdeburg-Egelnsche Strasse 1826 und 1827, die Magdeburg-Eislebener Strasse 1830 und 1831 angelegt.

Auf der Elbe sandte Hamburg einen erheblichen Theil seiner überseeischen Einfuhr für den Bedarf von Mittel- und Süddeutschland nach Magdeburg. Mit den grossen benachbarten Städten Halle, Leipzig, Halberstadt, Braunschweig, Berlin wurden rege Verkehrsbeziehungen unterhalten. Ausfuhrartikel Magdeburgs waren die zahlreichen landwirthschaftlichen Produkte aller Art, ausserdem Leinengarn, Steine, Lederwaaren, Porzellan; eingeführt wurden vornehmlich alle Kolonialwaaren auf der Elbe, ausserdem Häringe, andere Seefische, Käse, Weine, darunter französische über Hamburg, Baumwolle und Baumwollenwaaren, Eisen, Steinkohlen aus England über Hamburg; Glas und Glaswaaren, Krystalle, Holz, Braunkohlen aus Böhmen; Seide und Südfrüchte aus Italien über Triest; seidene und halbseidene Mode- und Putzwaaren aus Berlin, Leipzig, Frankreich; feine wollene, Stahl- und Eisenwaaren aus der Rheinprovinz; Leinwand aus Schlesien und Westfalen; Butter aus Holstein und Thüringen. Die meisten Einfuhrartikel waren gleichzeitig für die Durchfuhr bestimmt, auch Getreide, Oel und Hülsenfrüchte aus Sachsen wurden von der oberen Saale die Elbe abwärts nach Hamburg durchgeführt.[5])

Magdeburg und die Eisenbahnen 1829.

Schon im Oktober 1829 hatte man einmal in Leipzig an den Bau einer Eisenbahn von dort nach Magdeburg gedacht.[6]) Man hatte zuvörderst bei den Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft vertraulich angefragt, was man dort zu einem solchen Plan meine. Der Vorsteher der Kaufmannschaft hielt die Sache zwar für wichtig genug, um sie in einer Versammlung der Aeltesten am 11. Dezember 1829 vorzutragen, bei diesen fand er aber, wie der folgende Auszug aus dem Protokoll darthut, wenig Entgegenkommen:

---

5) Vgl. Hermes und Weigelt, historisch-geographisch-statistisches Handbuch des Regierungsbezirks Magdeburg. 1843.

6) Vgl. R. Zwicker, 50 Jahre Magdeburger Kaufmannschaft. Magdeburg 1875. S. 17 ff.

„Zu dieser Versammlung," so lautet das Protokoll, „hatte sich der Herr Geheime Rath und Provinzial-Steuer-Direktor Sack einzufinden die Güte gehabt und theilte seine Ansicht über die Folgen, welche eine solche Anlage für den Handel Magdeburgs haben könne, mit. Derselbe ging davon aus, zu bemerken, dass der Speditionshandel von Magdeburg allerdings dadurch gewinnen, dagegen der eigene Handel verlieren und wieder in die Hände der Leipziger Handlungshäuser fallen würde. Man war einstimmig der Meinung, dass der Eigenhandel mit Sachsen eine vorzügliche Rücksicht verdiene, und deshalb von der projektirten Eisenbahn für Magdeburg kein Vortheil, vielmehr Nachtheil zu erwarten sei. Ob übrigens diese Anlagen für die Unternehmer selbst Gewinn gewähren würden und ob sich die Frachten so wohlfeil würden stellen lassen, als von Seiten der Leipziger vorausgesetzt wird, dies lässt sich nach der übereinstimmenden Meinung aller Gegenwärtigen noch nicht übersehen."

Der Vorsteher der Aeltesten, Kaufmann Carl Schultze begründete in dem Antwortschreiben vom 15. Dezember 1829 an die Leipziger das ablehnende Verhalten des Kollegiums weiterhin damit, dass man nach den Ansichten Mehrerer zunächst abwarten müsse, welche Folgen aus dem zwischen Preussen und den süddeutschen Staaten abgeschlossenen, demnächst in Wirksamkeit tretenden Handelsvertrage für den Magdeburger Verkehr entspringen dürften, um so mehr, wenn diesen Verträgen später noch andere Staaten beitreten sollten. Eine Hauptansicht aber scheine die zu sein, dass das Unternehmen selbst zu gross sei, um 1) Gewinn zu versprechen, 2) eine so billige Fracht herzustellen, dass sie gegen den gewöhnlichen Transport mit Vortheil benutzt werden könne, ungerechnet der mancherlei Hindernisse, die ausserdem eintreten, und sich noch beim Beginn dieses Unternehmens finden würden.

Seitdem und bis zum Jahre 1835 war von Eisenbahnen in Magdeburg nicht wieder die Rede. Auch im Uebrigen theilte Magdeburgs Handelsstand die volkswirthschaftlichen Anschauungen anderer Plätze. So war man darüber, ob der am 30. März 1833 erfolgte Beitritt Sachsens zum Zollverein für die Entwicklung des Magdeburger Handels vortheilhaft sein werde, sehr getheilter Meinung. Wie man in Magdeburg hierüber und über die Wirkungen der Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821, durch welche die Stapel- und Umschlagsrechte dieses Handelsplatzes beseitigt, und der Verkehr auf der grossen Wasserstrasse der Elbe von vielen drückenden Belästigungen und Beschränkungen befreit wurde, an einflussreicher Stelle dachte, dafür liefert einen interessanten Belag eine Eingabe des Oberbürgermeisters Francke vom 20. März 1836, in welcher unter Anderem ausgeführt wird: „Es sind noch nicht 20 Jahre her, als Magdeburg seine Handelsverbindungen über ganz Sachsen, über die sächsischen Fürstenthümer, über einen grossen Theil des ehemaligen Reiches, über die Lausitz und Böhmen, ja bis nach Wien und über Wien hinaus nach Innsbruck und Botzen verbreitete. Seit dem Eintritt der Elbschiffahrtsakte und dem Verlust seines Stapels ist ihm aber nichts geblieben, als seine Verbindung mit dem Königreich Sachsen, mit dem thüringischen Verein und einem kleinen Theile des nördlichen Bayern. Ein Fuhrmann aus Wien ist hier seit langer Zeit nicht gesehen worden. Böhmen bezieht direkt von Hamburg oder aus Triest, das sonstige Reich ebenfalls direkt und wohlfeiler von Hamburg oder über die Weser und den Rhein, und die Lausitz und die mit Preussen vereinigten ehemals

sächsischen Aemter Jüterbogk, Dahme und Luckau, mit welchen Magdeburg früher in lebhaftem Verkehr stand, versorgen sich über Potsdam und Berlin."

„Neuerdings hat der hiesige Handel wiederum durch den Zollanschluss Sachsens bedeutend eingebüsst. Seit dieser Zeit hat der Grenzhandel mit Böhmen, der von Sachsen aus stark betrieben wurde, und wozu man sich grossentheils aus Magdeburg versorgte, sehr nachgelassen; kurz, der Handel Magdeburgs hat so bedeutend an Feld und an Absatz überseeischer Produkte verloren, dass ernste Besorgnisse laut werden und mir völlig gerechtfertigt erscheinen."

„Hätte der Verkehr mit ausländischen Produkten durch die neue Steuergesetzgebung nicht gewonnen, und hätte Magdeburg nicht einen so fleissigen und soliden Handelsstand, — ein Ruf, den dieser Stand in der Handelswelt treu und redlich behauptet — so würden die Nachtheile des verminderten Verkehrs schon greller hervorgetreten sein."

Uebrigens hatte man in Magdeburg die jüngsten Vorgänge in der durch enge Handelsbeziehungen verbundenen Stadt Leipzig, die Einleitungen zur Anlage der Leipzig-Dresdener Bahn, mit Interesse begleitet. Oberbürgermeister Francke war eines der Ehrenmitglieder des dortigen Komités. Indessen war einstweilen auch diese Bewegung kein Grund, aus der kühlen abwartenden Stellung herauszutreten, um so weniger, als das Leipzig-Dresdener Komité selbst schon an eine Fortsetzung seiner Bahn nach Magdeburg gedacht hatte, also, wenn die dortigen Bemühungen von Erfolg gekrönt waren, es eines Eintretens der Magdeburger Kaufmannschaft vorerst gar nicht bedurfte, die Wahrnehmung der Magdeburger Interessen durch die Leipziger Kaufmannschaft vollständig ausreichte; während umgekehrt, wenn aus der Leipzig-Dresdener Bahn nichts wurde, man sich eine völlig unnöthige Mühe durch vorzeitiges Erwärmen für die Mageburg-Leipziger Bahn gemacht hätte.

Die Hamburger Eisenbahnprojekte.

Da richteten sich im Beginn des Jahres 1835 an einer anderen Stelle Deutschlands Bestrebungen auf den Bau einer Bahn, deren Anlage für Magdeburgs Handel nicht gleichgiltig gewesen wäre, diesmal jedoch nicht, weil man von derselben eine Förderung des Magdeburger Handels erhoffte, sondern weil man eine ernstliche Schädigung dieses Handels durch eine solche Bahn befürchten zu müssen glaubte. Es waren dies die Eisenbahnen von Hamburg oder Harburg nach Hannover und Braunschweig und von Hamburg auf dem rechten Ufer der Elbe nach Berlin und Magdeburg.

Der Sitz dieser Bestrebungen war Hamburg, woselbst sich theils auf Anregung des englischen Ingenieurs Hauptmann Taylor, theils unter dem Eindruck der Agitationen Fr. List's (welcher nach seiner Rückkehr aus Amerika wiederholt längere Zeit in Hamburg gelebt hatte) im Herbste des Jahres 1834 eine (in Hamburg scheint damals das Wort Komité weiblichen Geschlechts gewesen zu sein) Hamburgisch-Altonaische Eisenbahn-Komité unter dem Vorsitz des Dr. Matth. Feuerheerd gebildet hatte. Die Interessen der Hamburger richteten sich zunächst nach Hannover und Braunschweig. Man fürchtete eine Beeinträchtigung des Hamburger Handels durch Antwerpen und die Rheinhäfen, deren Verbindung mit dem Innern des Landes durch eine Schienenstrasse um jene Zeit so gut als gesichert war. „Diese Furcht", so sagt Dr. Feuerheerd in

einem Briefe vom 11. Mai 1835 an den Kaufmann Schultze in Magdeburg, „erscheint gewiss als begründet, wenn man berücksichtigt, dass Antwerpen bei seinem der Schifffahrt weniger ungünstigen Klima und bei seinen jetzt veränderten Zollgesetzen dem Innern Deutschlands die Vortheile einer schnellen und billigen Kommunikation wird bieten können, und dass daher manche Theile Deutschlands, die bisher ausschliesslich von ihren vaterländischen Nordsee-Häfen mit ihren Bedürfnissen versorgt wurden, künftig vorzugsweise dieselben aus den belgischen Häfen zu beziehen geneigt sein werden. Dass dadurch nicht allein die Nordseehäfen Deutschlands, sondern auch die den Handel derselben nach dem südlichen Deutschland vermittelnden Handels- und Speditionsplätze leiden müssen, liegt am Tage.“ Zu dieser Bahn bedurfte es der Zustimmung des damals noch von London aus regierten ehemaligen Königreichs Hannover. Dieser Staat war von je her voll Eifersucht gegen die beiden Hansestädte Hamburg und Bremen. Er bestand also darauf, dass die geplante Bahn nicht in Hamburg, sondern in Harburg ausmünden solle. Das Interesse der Hamburger und ihres Komités erlahmte darauf sofort. Man glaubte indessen Hannover noch umstimmen zu können, und nahm, um zu zeigen, dass Hamburg nöthigenfalls auch ohne den guten Willen des Nachbarstaates eine Eisenbahnverbindung nach dem Süden nnd Südwesten zustande bringen könne, den Bau einer solchen auf dem rechten Ufer der Elbe bis Lenzen und von da einerseits nach Osten auf Berlin, andererseits nach Süden auf Magdeburg und Leipzig zu in Aussicht. — Das Komité berief zum Zweck der Berathung dieser Frage eine öffentliche Versammlung auf den 25. April 1835. Man schlug derselben die Annahme einer längeren Resolution vor, in welcher die grosse Wichtigkeit einer Schienenverbindung zwischen Hamburg und Hannover und weiter westlich betont, sodann aber hervorgehoben wurde, dass für Hamburg alles Interesse an derselben aufhöre, sofern sie nicht auch bis nach Hamburg hinein reichte. In diesem Falle, und wenn die hannoversche Staatsregierung darauf beharren würde, ihre Bedingung, dass die Bahn nur bis Harburg gehen solle, aufrecht zu erhalten, sei einer Eisenbahn über Lenzen nach Magdeburg der Vorzug zu geben, welche ebenfalls sowohl nach Sachsen und Böhmen zu fortgesetzt werden, als über Braunschweig nach dem westlichen und südwestlichen Deutschland geführt werden könne. — Die Resolution wurde angenommen. Sie fand Verbreitung in einem grossen Theil der deutschen Presse, wurde unter anderen auch in der Magdeburger Zeitung vom 28. April 1835 abgedruckt. Sie erregte in den Kreisen des dortigen Handelsstandes das grösste Aufsehen. Man gab sich der Befürchtung hin, dass die Konkurrenz einer die Elbe entlang führenden Eisenbahn den Verkehr auf der Elbe, auf welchen Magdeburgs Handel so ganz angewiesen war, im höchsten Grade beeinträchtigen werde. Es traten also jetzt eine Anzahl von Kaufleuten zu einem „Verein zu Berathungen über Eisenbahnen“ zusammen, um zu überlegen, durch welche Mittel diese befürchtete Schädigung abzuwenden sein werde. Man erachtete für angemessen, sich mit dem Hamburg-Altonaischen Komité in Verbindung zu setzen. In dem Antwortschreiben vom 11. Mai 1835 hebt der Vorsitzende dieses Komités offen hervor, dass man in Hamburg im Grunde mehr für die Eisenbahn nach Hannover geneigt sei; zumal das Geld für dieselbe, im Betrage von etwa 800 000 Pfd. Sterl., fast ganz in England

aufzubringen sei. „Nach meiner individuellen festen Ueberzeugung“ sagt Dr. Feuerheerd, „wird jedoch Hannover auf die Ausmündung in Harburg hartnäckig bestehen.“ In diesem Falle sei einer Eisenbahn nach Magdeburg das wärmste allseitige Interesse in Hamburg gesichert; auch sei nicht zu zweifeln, dass die Nachbar-Regierungen Mecklenburg, Dänemark[7]) dem Unternehmen ihre Unterstützung leihen, und dass sich auch englisches Geld für dasselbe finden würde.

Diese Antwort hatte ganz andere Folgen, als man vielleicht in Hamburg erwartete. Statt das Interesse an einer Bahn von Hamburg über Lenzen nach Berlin und Magdeburg zu erwecken, jagte es vielmehr den Mageburgern, welche offenbar nicht geglaubt hatten, dass die Bedrohung ihrer zunächst liegenden Interessen, der Elbschifffahrt, eine so ernstliche gewesen, einen gelinden Schreck ein. Der Magdeburger Eisenbahnverein dachte also nicht daran, dem Hamburger Komité die Hand zum gemeinschaftlichen Wirken für die Magdeburg-Hamburger Bahn zu reichen. Vielmehr ängstigte man sich geradezu vor der Halsstarrigkeit der hannoverschen Regierung, welche von dem Hamburger Komité bei weitem unterschätzt werde, und überlegte, wie, wenn Hannover nicht nachgäbe, dessenungeachtet der Bau der Hamburg-Mageburger Bahn hintertrieben werden könne.

In denselben Tagen kamen die Nachrichten aus Leipzig über den Erfolg der Zeichnungen auf die Leipzig-Dresdener Bahn. Die bis dahin kaum beachteten Eisenbahnen zeigen plötzlich von zwei Seiten ihr Angesicht. Die eine von Norden her, ein unwillkommener Störenfried; die andere von Süden, ein auch nicht willkommener Gast. So viel stand fest, man konnte sich nicht mehr, wie sechs Jahre vorher, dabei beruhigen, die Theilnahme Magdeburgs abzulehnen. Es galt jetzt, zu handeln, es galt, in der einen oder anderen Richtung mit festem Entschlusse in den Gang der Ereignisse einzugreifen. Aber in welcher Richtung? Darüber wogte die Erörterung in jenen aufregenden Mai-Tagen hin und her. Und was konnte ein Mann, wie Francke, der gewissenhafte, pflichttreue Beamte Besseres thun, als sich zuvörderst und vor Allem Rath und Verhaltungsmaassregeln von seinen Vorgesetzten erbitten? Unter solchen Eindrücken denke ich mir die vorstehend erwähnte Eingabe an den Wirkl. Geheimen Rath Rother „Eisenbahnen betreffend“ vom 14. Mai 1835 geschrieben.

Die Eingabe Francke's an den Wirkl. Geh. Rath Rother vom 14. Mai 1835.

„Ich entschuldige es“, so beginnt dieses merkwürdige Aktenstück, „theils durch das persönliche Wohlwollen, welches Ew. Excellenz mir stets zu beweisen so geneigt gewesen sind, theils durch die Wichtigkeit, die der Gegenstand, den ich kürzlich in dieser ehrerbietigen Zuschrift zu behandeln gedenke, für die Stadt Magdeburg hat, wenn ich es wage, mich damit an Hochdero vielbewährte Fürsorge für Alles, was dem Vaterlande erspriesslich sein oder Nachtheil von ihm abwenden kann, zu wenden.“

„Ich spreche von den Eisenbahnen.“

„Diese Angelegenheit hat mich schon seit Jahr und Tag ernstlich beschäftigt und ebenso ernsthaft besorgt gemacht. Ich hielt es, ohne mir selbst eine gründliche Rechenschaft über den Werth oder Un-

[7]) Rother macht hierneben in den Akten die Blei-Bemerkung: „Das gewiss nicht, weil es ganz um seinen Sundzoll kommen würde.“

werth dieser Ansicht geben zu können, für kaum vermeidlich, dass die Anlegung von Eisenbahnen auch in Deutschland Platz greifen würde, da sie in England, Frankreich, Nordamerika, sich immer mehr ausbreitete und eine immer grössere Anzahl von Vertheidigern gewann; ich hielt dies besonders in Deutschland für unvermeidlich, da dieses Land in so viele kleinere Staaten zerfällt, wovon einzelne sicherlich auf den Gedanken gerathen mussten, sich durch Anlegung von Eisenbahnen Handels- und Verkehrsvortheile anzueignen, welche die Natur ihnen versagt hat. Endlich glaubte ich auch in dem heutigen Kulturzustande und in dem sichtlichen Streben der jetzigen Zeit nach vollkommneren Zuständen einigen Grund für meine Ansichten zu finden."

„So oft ich seit dieser Zeit in Berlin gewesen bin, habe ich nicht versäumt, mich über die Ansichten zu unterrichten, welche in dieser Beziehung bei den höchsten Staatsbehörden vorwalteten, weil das Interesse der Stadt, welcher ich vorstehe, bei dieser Gelegenheit so lebhaft versirt. Auch Ew. Excellenz haben mir erlaubt, dass ich zu Ihnen darüber sprechen durfte."

„In der Residenz hat solche aber bisher äusserst wenig Anklang gefunden, und Hochdieselben haben mir vor noch nicht Monatsfrist selbst erwidert, dass Sie kurz nach Ihrer Rückkunft aus Preussen, und ich glaube an demselben Tage, wo ich die Ehre hatte, Sie zu sehen, von dem hannoverschen Gesandten, Herrn v. Münchhausen, in Erfahrung gebracht hätten, dass das Eisenbahnprojekt von Hamburg oder Harburg nach Hannover oder Braunschweig aufgegeben sei, und dass Sie selbst auch kein Vertrauen zu einem solchen Unternehmen hätten, weil es in Deutschland überall noch an einem so bedeutenden Handelsverkehr ermangle, dass eine Anlage derart hinlänglich rentiren oder bestehen könne."

„Gleiche Aeusserungen haben mir früherhin der verstorbene Herr Finanzminister Maassen und mehrere andere höhere Staatsbeamte gemacht, und stets bin ich über meine Besorgnisse beruhigt aus der Residenz zurückgekehrt und bin bemüht gewesen, auch die Besorgnisse des hiesigen Handelsstandes zu beseitigen, sowie ich mich denn auch bisher enthalten zu müssen geglaubt habe, irgend offizielle Schritte deshalb zu thun."

„In den letzten Wochen hat aber der Gegenstand doch eine andere Gestalt gewonnen, und zwar eine solche, dass ich es für pflichtgemäss halte, meine Behörde deshalb anzugehen und diese um geneigte nähere Einschreitung oder doch mindestens um wohlwollende Belehrung über die Unrichtigkeit meiner Ansicht ehrerbietig zu bitten, damit ich mich vor mir selbst und meinen Mitbürgern rechtfertigen kann, welche mir die Wahrnehmung ihrer Interessen mit nicht ganz gewöhnlichem Vertrauen übergeben haben."

Francke theilt nunmehr die bereits geschilderten Verhandlungen über die Anlegung von Eisenbahnen zwischen Hamburg und Hannover, sowie Hamburg und Magdeburg mit. Es scheint ihm zweifellos, dass die Eisenbahn nach Hannover und Braunschweig zu Stande gekommen wäre, wenn die hannoversche Regierung die Hand geboten hätte, „es sei also die Gefahr einer Eisenbahnanlage neben dem Elbstrome wirklich vorhanden und damit Magdeburgs Handel sehr gefährdet gewesen." Sodann wird der Schriftwechsel zwischen dem Vorsteher der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft und dem Dr. Feuerheerd in Hamburg erwähnt

und hervorgehoben, dass Letzterer eine hartnäckige Weigerung Hannovers, die Bahn bis Hamburg zu führen, voraussehe, in welchem Falle grosse Chancen für die Bahn nach Magdeburg vorhanden seien.

Weiterhin gedenkt Francke der Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig. Es sei der dringende Wunsch des Leipziger Handelsstandes, die Bahn von da nach Magdeburg fortgesetzt zu sehen. „Da man also“, so heisst es wörtlich weiter, „von auswärts von mehreren Seiten das Auge auf unsere Stadt richtet, und da endlich doch die Meinung verlassen werden muss, als sei es in Deutschland noch nicht zeitgemäss und ausführbar, mit Eisenbahnanlagen vorzugehen, so möchte jetzt die Zeit unserer Mitwirkung gekommen und nichts zu verabsäumen sein, was uns vor Schaden bewahren kann.“

In der Annahme, dass es der Regierung nicht genehm sein möchte, schon jetzt offizielle Schritte in dieser Angelegenheit zu thun, erbietet sich Francke in Gemeinschaft mit Mitgliedern des Magdeburger Handelsstandels die vorläufigen Einleitungen im Privatwege zu übernehmen und die erforderlichen Reisen nach Berlin, Hamburg und Leipzig zu machen.

„Staatsdiener“, so sagt er, „und zugleich Vorstand einer bedeutenden hierbei interessirten Handelsstadt, fühle ich mich vorzugsweise dazu berufen, ein solches Anerbieten zu machen, ohne fürchten zu müssen, dass Ew. Excellenz darin eine auch nur entfernte Anmaassung finden werden.“ Er schliesst mit der Bitte, in Begleitung eines Magdeburger Kaufmanns alsbald nach Berlin kommen zu dürfen, um nähere Verhaltungsmaassregeln entgegenzunehmen.

Eine Abschrift dieser Eingabe wurde gleichzeitig dem Minister des Inneren von Rochow überreicht. Als Nachschrift macht Francke Mittheilung von dem oben erwähnten Briefe Gustav Harkort's aus Leipzig vom 14. Mai, nach welchem es nun nicht mehr den mindesten Zweifel habe, dass eine Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden zustandekommen werde.“

Die preuss. Regierung gegenüber den Hamburger Projekten.

Am 17. Mai 1835 kam diese Eingabe in die Hände des Wirkl. Geheimen Rath Rother. Sie überraschte denselben nicht, denn fast gleichzeitig war dem in dem Departement Rother's als Direktor thätigen Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Beuth ein Bericht des kgl. preuss. Vicekonsuls Hasperg in Hamburg vom 14. Mai 1835 zugegangen und dem Chef vorgelegt, in welchem die Hamburger Eisenbahn - Angelegenheiten dargestellt und angefragt wurde, ob und unter welchen Voraussetzungen die Kgl. preuss. Regierung einem Eisenbahnunternehmen zwischen Hamburg, Berlin und Magdeburg ihre Theilnahme zuwenden werde. Sollte man in den maassgebenden Kreisen geneigt sein, sich für dieses Unternehmen zu erwärmen, so würde es möglich sein, die englischen Kapitalien, welche allerdings für die Bahn von Hamburg nach Hannover in Aussicht gestellt seien, für die andere Bahn flüssig zu machen, wenn die erstere nicht zustandekäme. Die Bedingungen der englischen Unternehmer würden voraussichtlich sein: 1) zollfreie Einfuhr des englischen Eisens, 2) Expropriationsrecht auf preussischem Gebiet, 3) Privilegium der Beförderung von Gütern, Passagieren und Briefen, 4) die Erlaubniss der Bildung einer Aktiengesellschaft.

Dem Hamburg-Berlin-Magdeburger Unternehmen gegenüber war man in Berlin sehr skeptisch. Beuth meinte: „Ob die Herren nicht blos mit

uns unterhandeln, um ein Compelle für Hannover zu haben?" Der Minister Rother ist der gleichen Ansicht und empfiehlt daher Vorsicht. In diesem Sinne ist die Antwort an den Vizekonsul Hasperg vom 27. Mai 1835 gehalten. Die preussische Regierung, sagt sie, lege einen grossen Werth auf die Beförderung des Handels zwischen den genannten drei Städten, sie werde bereit sein, der beabsichtigten Eisenbahnverbindung ihren Schutz angedeihen zu lassen, über die einzelnen Bedingungen könne man sich dagegen noch nicht bestimmt erklären. Dieser durchaus zurückhaltende Standpunkt den Hamburger, von englischer Seite stark beeinflussten Plänen gegenüber, wird auch weiterhin aufrecht erhalten. Insbesondere die Einmischung der Engländer in die deutschen Eisenbahnverhältnisse war den Herren an der leitenden Stelle höchst unbequem. Ein Bericht des Vizekonsuls Hasperg vom 6. Juni — um dies hier gleich vorwegzunehmen — ist voll der hochfliegendsten Pläne. Die beiläufige Bemerkung, dass er den bekannten englischen Ingenieur Vignolles ersucht habe, bei seiner bevorstehenden Rückkehr nach dem Kontinente auch nach Berlin zu reisen, und ihn dann den dortigen Behörden empfehlen werde, giebt Beuth Anlass, in seiner Antwort vom 16. Juni darauf aufmerksam zu machen, dass ein solcher Besuch die Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen nur in Verlegenheit setzen werde, „da die preussische Regierung, wenn sie eine Eisenbahn in ihren Staaten zulässt, keiner englischen Ingenieurs zur Ausführung bedarf, und schon die Vermuthung, als habe man deren Rath bedurft, die tüchtigen Sachkenner, welche wir unter den preussischen Baubeamten besitzen, verletzen würde." Diese Erklärung wird in einem Schreiben vom 21. Juni noch einmal wiederholt, da Konsul Hasperg in einem mit dem Ministerialschreiben vom 16. Juni sich kreuzenden Berichte von demselben Tage nachträglich mitgetheilt hatte, der Ingenieur Vignolles sei bereit, für ein Honorar von 2000 Pfd. Sterl. die nöthigen Messungen für eine Bahn von Hamburg auf dem rechten Elbufer nach Berlin auf preussischem Gebiete vorzunehmen. „Die Absicht der preussischen Regierung werde niemals dahin gehen", sagt Beuth, „sich zur Anlegung von Eisenbahnen im eigenen Lande fremder Ingenieurs zu bedienen". Konsul Hasperg berichtet dann am 13. August, Vignolles werde zwar im September über Hamburg nach Magdeburg und Leipzig reisen, Berlin aber nur zum Vergnügen berühren.

Ist auch im Weiteren noch von diesen Bahnen die Rede, und behalten die Magdeburger dieselben auch noch längere Zeit im Auge, so sind doch von Berlin aus damals den Bewerbern um diese Konzessionen keinerlei Zugeständnisse gemacht, man hat sich ernstlich mit denselben gar nicht eingelassen. Die beiden Bahnen, von welchen man im Jahre 1835 „Störungen" des Magdeburger Handels befürchtete, die Berlin-Hamburger und die Hannoversche Staatsbahnstrecke Hannover-Harburg, sind erst in den Jahren 1846 und 1847 fertig gestellt worden. Um aber eine Eisenbahnverbindung zwischen Harburg und Hamburg herzustellen, bedurfte es der Einverleibung des Königreichs Hannover in den preussischen Staat. Am 1. Juni 1874 wurde diese Bahn als ein Theil der zur Köln-Mindener Bahn gehörigen Venlo-Hamburger Strecke dem Verkehr übergeben.

Diesen Verlauf konnte im Jahre 1835 Niemand voraussehen. Es trug aber nicht wenig bei zur Erhöhung des Unbehagens und der Unruhe,

als gleich nach Abgang der Eingabe vom 14. Mai ein ernster Mitbewerber um die Magdeburg-Leipziger Bahn auftrat, Niemand Geringerer als Friedrich List selbst. Auch er hatte einen so glänzenden Erfolg seiner Leipziger Thätigkeit, wie derselbe in der Aktienzeichnung vor Augen lag, nicht erwartet. Dagegen war es ihm sofort klar, dass dieser Erfolg die bisherigen Anschauungen seiner Landsleute über Eisenbahnen von Grund aus umstürzen, dass Deutschland fortan ein ergiebiges Feld für den Eisenbahnbau sein werde. Er beschloss also, das Eisen zu schmieden, so lange es warm war; dem Beschluss folgte die That, er reiste sogleich nach Beendigung der Zeichnungen von Leipzig nach Berlin, ohne seinen Leipziger Freunden über die Absichten seiner Reise Mittheilung zu machen.

List's Bewerbung um die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

In Berlin versuchte List mit den leitenden Staatsmännern Fühlung zu gewinnen, und ging, da dieselben ihn mit Liebenswürdigkeit empfingen, direkt auf sein Ziel los. Gewitzigt durch seine Leipziger Erfahrungen[8]) handelte er jedoch zunächst ganz allein, ohne Mitwirkung eines Komités, und richtete am 21. Mai 1835 zwei Immediatvorstellungen an den König. Vermittelst der ersten überreichte er ein Promemoria, in welchem er sich um Verleihung der Konzession für eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin, Magdeburg und Leipzig bewarb, während er in der zweiten Vorstellung um Bewilligung einer Konzession für die Bahn von Leipzig nach der preussischen Saline Dürrenberg bat. In der ersten Eingabe betheuerte List, „dass nicht sowohl die Hoffnung auf Privatgewinn, als der Wunsch, zur Vermehrung der Macht und Wohlfahrt des glorreichen preussischen Staates insbesondere und seines deutschen Vaterlandes überhaupt nach seinen schwachen Kräften beizutragen, ihn zu den Anstrengungen und Aufopferungen ermuthigt haben, womit er seit beinahe zehn Jahren das ihm vorgesteckte Ziel verfolge und die allerunterthänigste Versicherung beifügt, dass, wofern Se. Königl. Majestät seinen Wünschen allergnädigst zu entsprechen geruhen sollten, er es sich zur Hauptaufgabe seines Lebens machen werde, diese wichtigen Unternehmungen mit ebensoviel Umsicht, als Energie auszuführen und im Laufe der Zeit mit Hülfe der Vorsehung und unter dem mächtigen Schutze Sr. Majestät ein System von Eisenbahnen durch alle preussischen Staaten herzustellen; ein Ziel, an dessen Erreichung er umsoweniger verzweifle, als er durch treue und gemeinnützige Thätigkeit die besondere hohe Gnade Sr. Königl. Majestät sich zu erwerben die ermuthigende Hoffnung hegen dürfe."

List in Berlin. Mai 1835. Seine Immediateingaben vom 21. Mai.

In dem Promemoria schildert List in kurzen Zügen seine bisherige Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Amerika, Frankreich, Belgien, Deutschland. Ueber seine Wirksamkeit in Leipzig sagt er: „Hier

---

[8]) Ich erinnere an die peinlichen Verhandlungen, welche gleich nach Schluss der Zeichnungen zwischen List und dem Leipziger Komité über die Entschädigung List's für seine Arbeit geführt wurden. Ausführlicheres darüber findet sich in der — Note 1 — angeführten Schrift von Dr. Niedermüller. Der Standpunkt des Leipziger Komités war mit kurzen Worten der, dass, nachdem List die ganze Angelegenheit glücklich in Gang gebracht, das Komité sein einziges Bestreben dahin richtete, ihn aus seiner Mitte zu verdrängen. Man bediente sich zu diesem Zweck nicht immer der schönsten Mittel. So hatte man ihm zuerst nicht nur eine — selbstverständliche — Entschädigung für seine Arbeit und den Ersatz seiner Unkosten, sondern auch die Theilnahme an der Leitung des Unternehmens versprochen. Als man seiner überdrüssig war und seiner Dienste entbehren zu können glaubte, speiste man ihn mit einem „Ehrengeschenk" von 2000 Thlr. ab, welchen man nach Vollendung der Bahn noch einmal dieselbe Summe hinzufügte.

ist es mir nach beinahe zweijähriger Arbeit durch die hochgeneigte Unterstützung und die liberalen Bewilligungen der kgl. sächsischen Regierung unter thätiger Mitwirkung des dortigen Eisenbahnkomités gelungen, die Bürgerschaft dergestalt für die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden zu interessiren, dass nach Eröffnung der Subskription die zur Kompletirung derselben erforderlichen $1^1/_2$ Millionen Thlr. in 7 Stunden gezeichnet waren und dass die Aktien nunmehr, 4 Tage nach Vollendung der Unterzeichnung, dem Vernehmen nach auf $122^1/_2$ für 100 stehen.“ Er theilt mit, dass er in Verbindung mit dem Frh. Cotta v. Cottendorf in Stuttgart bereits Schritte gethan habe um eine Konzession für eine Bahn von Basel nach Mannheim. Trete hiezu die Bahn von Hamburg über Berlin und Magdeburg nach Leipzig, so sei es nicht zweifelhaft, dass auch eine Eisenbahn von Leipzig über Frankfurt nach Mannheim mit einer Abzweigung nach Nürnberg zustandekommen würde, womit der Hauptstrang eines deutschen Eisenbahnsystems hergestellt wäre.

List hatte sich bereits schlüssig gemacht über die Bedingungen, durch deren Allerhöchste Genehmigung das Zustandekommen einer Subskription auf die zum Bahnbau erforderlichen Geldmittel gesichert erscheine. Um den gegenwärtigen, ausserordentlich günstigen Zeitpunkt nicht ungenützt vorübergehen zu lassen, empfiehlt er, die Erörterung der speziellen gesetzlichen Bestimmungen und Verwilligungen einstweilen auszusetzen und hierüber später sich die Regierung mit dem Vorstande der Eisenbahn verständigen zu lassen. Er erbietet sich, auf folgender Grundlage in der Angelegenheit vorzugehen:

1. Keinerlei Staatsunterstützung.
2. Pflicht der Gesellschaft, für alle Ausfälle der Post- und Strassenverwaltung den Staat zu entschädigen, wobei indessen die Ersparnisse der Post an Transportkosten für Briefe und Päckereien, sowie an Reparaturkosten der Chausséen in Anrechnung zu bringen seien.
3. Ueberlassung der Salztransporte zu den bisherigen Gebühren auf 6—10 Jahre an die Gesellschaft, welche sich darüber mit den bisherigen Transportunternehmern auseinanderzusetzen und dieselben, soweit erforderlich, zu entschädigen habe.
4. Festsetzung der Tarife durch die Gesellschaft bis auf Höhe der zur Zeit bestehenden Post- und Frachtsätze, welche bis auf die Hälfte reduzirt werden müssten, wofern das reine Einkommen der Bahn eine solche Reduktion gestatten sollte.
5. Erlass der zur Anlage und Verwaltung der Bahn nöthigen Gesetze und Verordnungen.
6. Bemessung des Anlagekapitals der Magdeburg-Leipziger Bahn auf $2^1/_2$ Millionen Thlr., der Magdeburg-Berlin-Hamburger auf $5^1/_2$ Millionen Thlr., welche innerhalb Jahresfrist gezeichnet werden müssten. Der Bau der Bahnen müsse 1836 begonnen und innerhalb 3 Jahren vollendet werden.
7. Verpflichtung der Gesellschaft für allen Schaden an Privateigenthum aufzukommen.

8. Verpflichtung der Beförderung von allem Kriegsbedarf und Truppen zu den niedrigsten Frachtsätzen.
9. Sitz der Magdeburg-Leipziger Direktion in Magdeburg, der Magdeburg-Hamburger in Berlin.
10. Einzahlung von 1 pCt. der gezeichneten Summe bei der Subskription.
11. Kontrolle der Direktion durch Regierungskommissarien.
12. „Dass den Gesellschaften ein ausschliessliches Recht für die direkte Eisenbahnverbindung auf den von ihnen angelegten Routen für immer ertheilt wird.“
13. „Dass dagegen die Gesellschaften gehalten sein sollen, sobald sie über 10 pCt. reinen Ertrag beziehen, weitere Eisenbahnen im Königreich Preussen und zwar bis zum Belauf der Kapitalsumme dessen, was ihre Aktien über 10 pCt. rentiren, unter übrigens gleichen Bestimmungen, wie die hier zugesicherten, anzulegen, dergestalt, dass, wenn z. B. die Berlin-Magdeburg-Hamburger Bahn auf ein Anlagekapital von 6 Millionen Thlr. 15 pCt. reines Einkommen gewährt, die Aktionäre dieser Gesellschaft weitere 6 Millionen auf andere Eisenbahnbauten zu verwenden hätten.“
14. „Dass diese weiteren Anlagen in folgender Ordnung geschehen sollen:
    a) Berlin-Potsdam-Leipzig.
    b) Magdeburg-Braunschweig-Hannover-Minden-Cöln.
    c) Berlin-Stettin.
    d) Berlin-Breslau.
    e) Berlin-Frankfurt a. O.-Thorn;

    wobei jedoch der Regierung das Recht verbleibe, einzelne dieser Bahnen an andere, sich meldende Unternehmer in der Zwischenzeit zu vergeben.“

Den Ministern, mit welchen List persönlich in Verbindung trat, legte er ausserdem den Entwurf einer „Ankündigung, die Subskription auf Eisenbahnen zwischen Leipzig, Magdeburg, Berlin und Hamburg betr.“, vor. In demselben bezieht er sich auf seine bisherige Thätigkeit in Eisenbahnsachen, theilt mit, welche Schritte bereits für eine Fortsetzung der geplanten Bahnen vorbereitet sind, macht für die Bahnen selbst auf die Gunst des Terrains, die geringeren, als die englischen Arbeitslöhne, den billigeren Betrieb aufmerksam, meint, dass diese Routen „unter die vorzüglichsten von ganz Europa gehören, und dass ein Reinertrag von 10 pCt. das Minimum ist, worauf die Aktionäre zu rechnen haben.“ Für die vorläufige Subskription werden als wesentliche Bedingungen aufgestellt: Aktien in Stücken von 100 Thlr., Einzahlung von 1 pCt. nach Schluss der Subskription gegen Ausstellung von Interimsscheinen, Benutzung dieser 1 pCt. zu den nöthigen Ermittlungen und Vorarbeiten, sodann Wahl der Direktorien und Ausschüsse, Ausarbeitung der Statuten und Gesuch um Allerhöchste Konzession. Im Falle das Unternehmen nicht zustandekommt, wird den Aktionären der noch nicht aufgebrauchte Rest der Einzahlungen erstattet. Die Subskription soll gleichzeitig in Magdeburg, Leipzig, Berlin und Hamburg stattfinden am 17., 18. und

19. Juni. „Um möglichst vielen Individuen Gelegenheit zu verschaffen“, schliesst der Prospekt, „an diesen Unternehmungen theilzunehmen, wird bestimmt, dass am 17. Jnni nicht mehr als 100, am 18. nicht mehr als 200, am 19. nicht mehr als 300 Aktien auf den Namen einer und derselben Person gezeichnet werden dürfen.“

Mit dem Erfolg seiner Eingaben konnte List einstweilen zufrieden sein. Mittelst Allerh. Kabinets-Ordre vom 29. Mai wurden dieselben an die Wirkl. Geheimen Räthe Rother und Graf Alvensleben übersandt, um darüber gutachtlich zu berichten. Unter dem Eindruck dieser, List gewiss nicht unbekannt gebliebenen Vorgänge scheint ein von Häusser[9]) mitgetheilter Brief List's geschrieben zu sein: „Ich habe Vorschläge an den König und an den Kronprinzen eingereicht, bin einzig und allein als Unternehmer der Eisenbahnen von Leipzig nach Magdeburg und von Hamburg nach Magdeburg und Berlin aufgetreten, und es ist alle Hoffnung vorhanden, dass ich reüssiren werde. Die Resultate der Subskription in Leipzig haben hier die Sache der Eisenbahnen um 100 Jahre vorwärts gebracht; überall finde ich hier offene Thüren, geneigtes Gehör und zum Theil sehr herzliche und ehrenvolle Aufnahme von den angesehensten Staatsbeamten.“

Dieses Glück war aber von nicht langer Dauer. Mochte der erste Eindruck von List's Persönlichkeit auch ein geradezu bestechender sein, sein begeistertes Eintreten für die grosse Sache, der er sich widmete, die Minister und hohen Staatsbeamten für ihn günstig einnehmen — das war kein genügender Grund, um mit ihm nun auch gleich über so gewichtige geschäftliche Angelegenheiten, bei welchen Millionen in Frage kamen, in Verbindung zu treten. Jedenfalls hielt man es für angemessen, zunächst einmal nähere Erkundigungen über seine Person einzuziehen, und es war ein Unglück für List, dass man sich damit nach Leipzig wandte, zu einer Zeit, wo die Leipziger Herren ohnedies auf List nicht gut zu sprechen waren. Ueberdies trafen die Antworten ein, als List — Ende Mai — Berlin bereits verlassen hatte. Am 29. Mai kehrte er nach Leipzig zurück, und der Skandal, welcher dort in der ersten Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Bahn am 5. Juni gegen ihn in Scene gesetzt[10]) wurde, trug auch nicht dazu bei, die Ansichten der ihm ferne Stehenden über seine Persönlichkeit zu verbessern.

Das Intriguenspiel aber, welches in den letzten Mai- und den ersten Juni-Wochen von Leipzig über Magdeburg nach Berlin gegen List in Scene gesetzt wurde, wirft vollends kein schönes Licht auf die Leipziger Faiseurs. In Magdeburg scheint List, wenn er überhaupt um jene Zeit dort war, mit dem Oberbürgermeister Francke nicht in persönliche Berührung getreten zu sein. Die Behauptung Häusser's (a. a. O. S. 217), List habe in Magdeburg bei den Behörden und dem Handelsstande bereitwilliges Entgegenkommen gefunden, ist jedenfalls eine irrthümliche. In Leipzig hatte man die unbestimmte Besorgniss, List könne noch nachträglich dem dortigen Unternehmen und einer weiteren Ausdehnung desselben schaden. Worauf sich diese Be-

[9]) a. a. O. S. 217.

[10]) vgl. Niedermüller a. a. O. S. 67 ff.

sorgniss gründete, ist mir nicht recht verständlich. Jedenfalls hielt es Harkort für zeitgemäss, den Oberbürgermeister Francke vor List geradezu zu warnen. In einem Briefe vom 24. Mai 1835 spricht er seine Genugthuung darüber aus, dass in Magdeburg Interesse für die Magdeburg-Leipziger Bahn vorhanden sei und fährt dann fort: „Ein Mitglied unseres Komité, Herr Konsul List, ist in Berlin, indessen für eigene Rechnung, und ich weiss nicht, was seine Absichten sind. Nach der heutigen Zeitung unterhandelt er mit der Regierung, und ich wäre neugierig, zu erfahren, auf welcher Grundlage. Sollte er nach Magdeburg kommen, so rathe ich Ihnen, mit Vorsicht gegen ihn zu verfahren.“ Diese Warnung fiel auf sehr fruchtbaren Boden. Am 28. Mai war gerade der Staatsminister v. Rochow in Magdeburg und besprach dort mit Francke und den Aeltesten der Kaufmannschaft auch die Eisenbahnangelegenheit. Er hatte in Berlin List gesehen, hatte Kenntniss von seinem Promemoria und seinen weiteren Plänen, und hatte keine Veranlassung, diese dem Oberbürgermeister Francke zu verbergen, welcher mit Schrecken sehen mochte, dass ihren Plänen, bevor dieselben auch nur in das erste Stadium der Entwicklung getreten, schon eine sehr beachtenswerthe Konkurrenz drohe. Denn der Minister scheint, noch unter den frischen Eindruck des persönlichen Verkehrs mit List, den Magdeburger Herren nicht verhehlt zu haben, dass die ersten Schritte desselben eine günstige Aufnahme gefunden, und viele Aussicht vorhanden sei, dass sie von Erfolg gekrönt würden.

Harkort über List.

Francke hatte also nichts Eiligeres zu thun, als nochmals bei Harkort über List Erkundigungen einzuziehen. Harkort antwortet umgehend am 29. Mai: . . . „ich lese mit grossem Erstaunen — (in Ihrem Briefe vom gestrigen Tage) — die extravaganten Pläne des Herrn List. Ich bin überzeugt, dass mit solchen hochfliegenden Anträgen der guten Sache ausserordentlich geschadet wird, und ich fürchte sehr, dass man in Berlin dem Gedanken Raum geben könne, als sei das Komité hier von eben solchen schwindelhaften Ideen erfasst. Ich kann mit Zuversicht betheuern, dass weder das Komité in seiner Gesammtheit, noch irgend ein anderes Mitglied desselben um Herrn L.'s Pläne und Schritte gewusst, viel weniger dieselben gebilligt hat, und es würde mir sehr angenehm sein, wenn Sie Gelegenheit hätten, dem Herrn Minister v. Rochow meine Protestation gegen jede Gemeinschaft daran zu hinterbringen. Es muss uns natürlich daran gelegen sein, im Auslande nicht als Phantasten zu gelten, da wir es in der That nicht sind. . . . L. scheint zu fühlen, dass seine Absichten hier nicht Eingang finden und deshalb sehr zu wünschen, anderwärts ein fruchtbareres Feld zu acquiriren.“

Diese Auskunft genügte. Francke schreibt am 30. Mai in Anknüpfung an die Besprechung vom 28. an den Minister v. Rochow: „Es drängt sich mir unwillkürlich die Bemerkung auf, dass die Anträge des pp. List doch gar zu sehr das Gepräge des Abenteuerlichen an sich tragen, als dass zu fürchten wäre, dass unser Gouvernement sich mit ihm einlassen, ihm die erbetenen Konzessionen ertheilen und ihm gestatten werde, solche Bekanntmachungen, als die vorgelegte, in die Welt zu schicken, die ganz dazu geeignet wäre, alles Vertrauen auf die Sache zu untergraben. . . . Jetzt gleich und auf einmal an so grosse Unternehmungen denken zu wollen, wie Herr List es

thut, scheint durchaus nicht rathsam und verständig und nur durch das bekanntlich sehr exaltirte Wesen des pp. List erklärlich zu sein.“ In demselben Schreiben macht Francke Mittheilung über die von Magdeburger Seite vorbereiteten Schritte und erinnert den Minister daran, dass derselbe ihm zugesichert habe, bis nach Ausführung derselben zu verhindern, dass die Regierung anderweitige Schritte begünstige.

Die vorläufige Bescheidung List's.

Dieses Versprechen wurde getreulich gehalten. Der Kriegsminister Graf v. Lottum, den List gleichfalls in Berlin besucht hatte, hatte schon bei dieser Gelegenheit, und nachträglich noch in einem Schreiben vom 25. Mai erklärt, dass jedenfalls davon keine Rede sein könne, List allein die erbetenen Konzessionen für die Bahnen von Hamburg nach Berlin und Magdeburg und von Magdeburg nach Leipzig zu ertheilen, und die von List entworfene Ankündigung zur Aktienzeichnung in dieser Form nicht in die Welt geschickt werden könne. Ein Schreiben ähnlichen Inhalts, in welchem ausserdem erwähnt wird, dass die Sache inzwischen durch die Francke-Schultze'schen, die Magdeburg-Leipziger Bahn betreffenden Anträge in eine andere Lage gekommen sei“, erhielt List am 4. Juli vom Minister v. Rochow. Als daher seine Immediateingaben an den König den Ministern zum Bericht zugingen, verständigten sich dieselben darüber, sich für jetzt mit dem Herrn List gar nicht einzulassen, auch die Berichterstattung an des Königs Majestät auszusetzen, bis nähere Anträge des Oberbürgermeisters Francke vorliegen würden.

List und die Berliner Bankhäuser. 12. Juni 1835.

List seinerseits bemühte sich nun zwar noch, den Fehler seiner ersten Eingaben wieder gut zu machen, dass er allein für sich um die Konzession für die Eisenbahnen gebeten hatte. Er kehrte Anfangs Juni nach Berlin zurück, und es gelang ihm, eine Anzahl der angesehensten Bankhäuser und Handlungen für seine Pläne zu interessiren. Dieselben — Jos. Max Fränckel, Mendelssohn & Co., J. G. v. Halle, M. Magnus, M. Oppenheim Söhne, Lipcke, Jacobsohn Riess, C. W. Schultze, Anhalt & Wagner, H. J. Petschow, Heinr. Keibel und W. Beer — richteten in Gemeinschaft mit ihm am 12. Juni eine neue Eingabe an den König, in welcher sie[11]) sich im Wesentlichen an die Eingabe List's vom 21. Mai anschlossen, und insbesondere sich mit den dort vorgeschlagenen Bestimmungen einer etwaigen Konzession für einverstanden erklärten. — Gleichzeitig setzte List, wie wir aus einem gleichfalls bei Häusser (a. a. O. S. 218) abgedruckten Briefe erfahren, seinen persönlichen Verkehr mit den leitenden Staatsbeamten fort, er machte insbesondere die Minister Graf Lottum und v. Rochow auch auf die militärische Bedeutung der Eisenbahnen aufmerksam, es könne sich begeben, dass einst Frankreich und Russland sich gegen Deutschland die Hände reichten, und für einen solchen Fall seien die Vortheile eines deutschen Eisenbahnsystems unberechenbar. Auf den Rath Humboldt's versuchte List, sich persönlich auch an den Kronprinzen zu wenden. Humboldt vermittelte seine Bekanntschaft mit dem Adjutanten des Kronprinzen, Hauptmann v. Willissen. „In diesem fand ich,“ schreibt List, „auch wirklich den Mann von dem hellsten Verstande und dem besten

[11]) Diese Eingabe ist nicht in den Akten, es wird nur von dem Inhalt derselben im Allgemeinen gesprochen.

Willen, der unverweilt mit dem Kronprinzen kommunizirte und mir eine Audienz auswirkte, die aber leider nicht statt hatte, weil der Kronprinz eine unvorhergesehene Reise unternahm und meine Privatverhältnisse mich verhinderten, länger in Berlin zu verweilen."

List und Kronprinz Friedrich Wilhelm.

Diese Verhinderung einer persönlichen Aussprache mit dem Kronprinzen Friedrich Wilhelm, welcher den Eisenbahnen schon damals und in der Folge das wärmste, thätigste Interesse widmete, war verhängnissvoll und scheint in der That mehr, als alle anderen Gegenströmungen, zum Scheitern der Pläne List's beigetragen zu haben. List hat das selbst gefühlt und diesen unglückseligen Zufall treu im Gedächtniss behalten. Elf Jahre später, im Sommer 1846, hatte er sein letztes grösseres Werk, die Denkschrift über den Werth und die Bedingungen einer Allianz zwischen Grossbritannien und Deutschland, abgefasst. Er überreichte dieselbe auch dem nunmehrigen Könige Friedrich Wilhelm IV.[12]) In der Immediateingabe erinnert er an die ihm im Jahre 1835 zugesagte Audienz. „Leider wurden Allerhöchstdieselben," fährt List fort, „am Abend vor dem hierzu anberaumten Tage durch Dienstverhältnisse nach Pommern gerufen, und damit habe ich einen Unstern erfahren, der mir von den vielen, die mich in meinem langen bewegten Leben betroffen haben, nachher oft als der unglücklichste erschienen ist, weil ich dadurch wahrscheinlich des Privilegiums beraubt worden bin, mein seitheriges Thun und Lassen bei Ew. Kgl. Majestät unmittelbar zu rechtfertigen." Es lässt sich in der That wohl annehmen, dass zwei Männer, wie der Kronprinz Friedrich Wilhelm und Fr. List, sich persönlich angezogen hätten und List durch die warmblütige, begeisternde Auseinandersetzung und Begründung seiner grossartigen Pläne die Theilnahme des Kronprinzen gewonnen, und es trotz alledem durchgesetzt hätte, dass man ihn wenigstens nicht gänzlich bei Seite schob.

Die Beseitigung von List's Mitbewerbung.

Denn dies war das Ende vom Liede. Mitte Juni kam Francke nach Berlin, er erfuhr auch von den erneuerten Schritten List's und seiner Genossen und wandte sich nun auch seinerseits von Berlin aus in einer Eingabe vom 17. Juni, in Gemeinschaft mit dem Vorsteher der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft Schultze und dem Vorsteher der Halleschen Kaufmannschaft, Stadtrath Wucherer, an die Allerhöchste Stelle. In der Eingabe heisst es ganz offen und freimüthig, dass man — nachdem man bisher, wie wir später sehen werden, sich mit den Ressortministern ins Benehmen gesetzt habe — sich nunmehr an Se. Majestät wende, „weil man in Berlin in Erfahrung gebracht habe, dass ein kleiner Theil des dortigen Handelsstandes unter Zuziehung des nordamerikanischen Konsuls List ein ausgedehnteres Eisenbahnprojekt eingereicht, in welches auch die Bahn von Magdeburg nach Leipzig verflochten sei. Sie bitten dagegen, dieses letztere Projekt besonders zu behandeln und die Ausführung einer Gesellschaft anzuvertrauen, welche der Handelsstand in Magdeburg zu bilden gedenke." — Dieser Schritt, sicherlich die Anwesenheit der Magdeburger in Berlin, blieb wiederum List und seinen Genossen nicht verborgen. Sie versuchten noch einen Gegenzug, indem sie in einer Immediat-Eingabe vom folgenden Tage, dem 18. Juni, ihre Anträge vom 12. Juni modifizirten und mit Rücksicht auf die ihnen bekannt gewordenen,

[12]) Vgl. Häusser, a. a. O. S. 385. 386.

theilweise auf dasselbe Ziel gerichteten Bestrebungen der Magdeburger und Leipziger Kaufmannschaften um eine Verbindung der beiderseitigen Pläne baten, deren Vortheile für beide Theile dargelegt werden. Sollte dies nicht geschehen, so wollen sie den separaten Bestrebungen Magdeburgs gleichwohl nicht entgegentreten, sie bitten vielmehr für diesen Fall um die Konzession für eine Bahn von Hamburg nach Berlin und von Berlin nach Leipzig. Sie wiederholen, „dass sie nicht durch die Hoffnung auf Privatgewinn, sondern einzig durch den Wunsch, die Hauptstadt Berlin auf den ihrer Wichtigkeit entsprechenden Standpunkt erheben zu helfen, sich in diese Unternehmung einzulassen angetrieben fühlen“, sie wollen endlich ihre Vorschläge über die einzelnen Konzessionsbedingungen zurückziehen und sich allen von der Regierung zu treffenden Bestimmungen unterwerfen. Dem Geh. Rath Rother wurde eine Abschrift dieser letzteren Eingabe mit der Bitte um Unterstützung derselben überreicht.

Indessen, es war zu spät. Der König Friedrich Wilhelm überwies in einer Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 14. Juli die drei Eingaben vom 12., 17. und 18. Juni dem Wirkl. Geh. Rath Rother mit dem Auftrage, die Pläne zur Anlegung von Eisenbahnen sowohl im Allgemeinen und im Interesse der Monarchie, als in Bezug auf die speziellen Interessen der Städte Magdeburg und Halle behufs der Verbindung mit Leipzig, sowie auf die von den Berlin'schen Häusern nachgesuchte Konzession zur Verbindung der Städte Hamburg und Leipzig mit Berlin einer gründlichen Prüfung zu unterwerfen und Ihr Gutachten mir **bald möglich** vorzulegen. In dem Berichte Rother's vom 16. August (dessen ersten Theil ich im Anfang dieser Abhandlung ausführlich wiedergegeben habe) wird über die Anträge des Berliner Komités bemerkt, dass keinerlei Ermittelungen über die Ausführbarkeit dieser Projekte vorangegangen, so dass einiger Zweifel entstehe, ob es mit dem angegebenen Zwecke auch ernstlich gemeint sei. Es werden sodann die — vornehmlich auch politischen — Schwierigkeiten für eine Bahn von Hamburg nach Berlin geschildert, und bei der Bahn von Berlin nach Leipzig der „Mangel an aller Begründung“ gerügt, welcher dieselbe zur näheren Erwägung für jetzt nicht geeignet erscheinen lasse. Der König theilt in der darauf erlassenen Ordre vom 5. September 1835 dem Wirkl. Geh. Rath Rother einen an demselben Tage an die Bankiers Mendelssohn u. Co. erlassenen abschlägigen Bescheid auf die Gesuche vom 12. und 18. Juni mit; „die Behörden haben den Plan noch zu wenig vorbereitet gefunden, um in nähere Berathung mit den dabei betheiligten Häusern zu treten. Die Sache werde daher noch zur Zeit auf sich beruhen bleiben müssen. Insofern die betheiligten Häuser inzwischen in ernstlicher und solider Weise der Unternehmung näher zu treten sich entschliessen wollten, werde ihnen überlassen, nähere Anträge an den Wirkl. Geh. Rath Rother zu richten.“

Damit war für Magdeburg-Leipzig auch die List'sche Mitbewerbung endgültig aus dem Wege geräumt[13]), Magdeburg hatte das Feld für sich, und man war auch dort in der That nicht müssig.

---

[13]) Die Darstellung der Niedermüller'schen, mehrfach angeführten Broschüre, über List's Thätigkeit in Berlin im Mai und Juni 1835 ist nach dem Vorstehenden zu berichtigen. Was N. S. 63, 64 sagt, ist theils unvollständig, theils unrichtig. Die Kommission,

Das Konzessionsgesuch der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft vom 22. Mai 1835.

Der ersten einleitenden Eingabe Francke's vom 14. Mai 1835, welche, wie wir gesehen haben, bestimmte Anträge noch nicht enthielt, folgte eine Woche später, am 22. Mai 1835, eine kurze Eingabe der Vorsteher der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft, der Herren C. Schultze, J. A. Walwer und A. Buhlers an den Wirkl. Geh. Rath Rother. Sie beziehen sich auf die früheren Schritte Francke's und fahren fort: „Mittlerweile hat der hiesige Verein einen Schriftwechsel mit dem Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Komité eröffnet, und ist diese Verhandlung bereits so weit gediehen, dass die Meinung feststeht, zuerst an eine Eisenbahn zwischen hier und Leipzig zu denken, und die Mittel dazu durch einen Aktienverein aufzubringen, ohne die Hülfe des Staates in Anspruch zu nehmen.“ Es wird sodann das Statut der Leipzig-Dresdener Bahn überreicht, und angefragt, ob man hoffen dürfe, einmal, „dass das Gouvernement sich des Gegenstandes mit gewohnter Fürsorge annehmen würde, und zweitens, ob Aussicht vorhanden sei, bei einem derartigen Unternehmen von Magdeburg aus nach gleichem Maassstabe behandelt zu werden, da sie auf den Grund des sächsischen Planes das Werk rasch zu beginnen beabsichtigen.“

Diese Eingabe ist offenbar im Einverständniss mit dem Oberbürgermeister Francke abgegangen. Francke hatte von Berlin auf seinen Bericht vom 14./15. Mai noch keine Antwort. Er selbst konnte also, nachdem er einmal seine Vorgesetzten angegangen, nicht eher weiter gehen, als bis er den erbetenen Rath erhalten. Andrerseits drängte Alles, drängte man besonders auch in Leipzig auf eine rasche Thätigkeit seitens des Magdeburger Handelsstandes, und dieser war noch nicht gebunden.

Die Antworten d. preuss. Staatsregierung vom 29. Mai.

Die Antworten des Ministerialdirektors Beuth auf die Eingaben vom 14. und 22. Mai erfolgten am 29. Mai[14]). In dem Bescheide an die Aeltesten der Kaufmannschaft heisst es, dass sich, „wie die Herren sich selbst hätten sagen müssen“, auf die Frage, ob die Magdeburg-Leipziger Bahn nach gleichem Maassstabe wie die Leipzig-Dresdener Bahn behandelt werden solle, eine bestimmte Nachricht nicht ertheilen lasse, da der preussische Staat anders organisirt sei, und man die ganze Angelegenheit doch zunächst berathen müsse. Indess werden schon folgende 5 Punkte besonders erwähnt:

1. Ueber das Verhältniss zur Post sei mit dem Generalpostmeister zu verhandeln.
2. Eine Zusicherung, dass die Eisenbahn die einzige zwischen Magdeburg und Leipzig bleiben solle, wird abgelehnt, obgleich es höchst unwahrscheinlich sei, dass eine zweite Bahn in derselben Richtung zustandekomme.

---

welche der König in Folge List's Bestrebungen angeblich hat niedersetzen lassen „zur Prüfung der Zweckmässigkeit der Eisenbahnen für den preussischen Staat“ ist ein Fantasiestück. Die Kommissionen, welche Niedermüller vielleicht im Sinne hat, und welche, die eine über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, die andere über das spätere Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 beriethen, sind erst am 26. April 1836 und 11. April 1837 eingesetzt.

[14]) Rudolf Zwicker in der Note 6 angeführten Schrift S. 18 sagt, am 25. Mai. Das kann nach den mir vorliegenden Originalstücken nur ein Irrthum sein. Seine Darstellung dieser Vorgänge ist auch sonst nicht ganz genau. Ihm haben offenbar nur die natürlich nicht vollständigen Akten der Kaufmannschaft vorgelegen.

3. Die Herausgabe von Schuldscheinen gegen Verpfändung des Unternehmens unterliege keinen grundsätzlichen Bedenken.
4. Gegen Ertheilung des Expropriationsrechtes beständen ebenfalls keine Bedenken, doch stehe diesem Rechte die Verpflichtung gegenüber, dass die Bahn von Jedermann, der der Bahnpolizei Genüge leiste, benutzt werden könne.
5. Regelung der Bahnpolizei und des Tarifs erfolge durch die Gesellschaft unter Aufsicht des Staates.

Francke wird die Antwort an die Kaufmannschaft zur Kenntniss mitgetheilt und dabei noch bemerkt, „dass eine Unternehmung, bei welcher man sich bloss anheischig macht, die jetzigen Frachtpreise nicht zu überschreiten, nicht wichtig genug erscheint, um sie mit Vorrechten zum Nachtheil der jetzigen Frachtführer auszustatten“.

Diese Bedingungen weichen allerdings ganz wesentlich von den der Leipzig-Dresdener Bahn ertheilten Königlichen Verwilligungen ab. Das Ansinnen einer Unterstützung des Unternehmens durch eine Ermächtigung der Gesellschaft zur Ausgabe von unverzinslichen Kassenscheinen wird z. B. der preussischen Regierung bis dahin überhaupt nicht gemacht. Ein solches Zugeständniss ging Rother's strengen Ansichten über eine solide Finanzwirthschaft viel zu weit. Am Rande von Francke's Eingabe bemerkt er an der Stelle, wo versichert wird, dass das Zustandekommen der Eisenbahn Leipzig-Dresden ausser Zweifel sei, ironisch: „Dies scheint wohl gewiss zu sein, da die Regierung erlaubt haben soll, zinslose Papiere dafür in die Welt zu bringen“. Auch sonst sieht man schon in diesen ersten, flüchtig hingeworfenen Aeusserungen, dass den preussischen, mit Bearbeitung der ersten Eisenbahnsachen betrauten Staatsmännern, eine richtige Erkenntniss der faktischen Monopolstellung der Eisenbahnen im wirthschaftlichen Leben innewohnt. Diese Monopolstellung von Privatgesellschaften erscheint ihnen bedenklich. Sie suchen dieselbe abzuschwächen, indem sie einmal den Versuch machen, die Konkurrenz anderer Frachtführer auf der Schiene wenigstens grundsätzlich zuzulassen, sodann aber dem Staat ein wirksames Aufsichtsrecht auf den Betrieb der Bahnen vorbehalten. Der gesunde, durch die ganze preussische Eisenbahnpolitik sich hindurchziehende Grundgedanke, dass es Aufgabe des Staates ist, auch den Eisenbahnen gegenüber seine Stellung zu wahren, und die Eisenbahnen den allgemeinen wirthschaftlichen Interessen des ganzen Landes dienstbar zu machen, kommt schon hier zum Vorschein.

Bei Eingang der im Ganzen ermuthigenden Antworten von Berlin hatten in Magdeburg, wie wir oben gesehen haben, bereits die Besprechungen mit dem Staatsminister v. Rochow stattgefunden, welche ebenfalls einen günstigen Verlauf der Angelegenheit in Aussicht stellten. Bei dieser Sachlage, meint Francke in einer Eingabe vom 30. Mai an den Minister v. Rochow, sei auch nicht zweifelhaft, dass die erforderlichen Gelder für eine Bahn von Leipzig nach Magdeburg durch Aktien sofort herbeigeschafft werden könnten, wenn der Magdeburger Handelsstand oder ein aus demselben zu bildendes Komité dazu auffordere. Man wollte daher von Magdeburg aus nunmehr unverweilt Hand ans Werk legen. Er werde mit Schultze zusammen am 31. Mai nach Leipzig reisen, um mit dem dortigen Komité Rücksprache zu nehmen und Mitte Juni nach Berlin kommen. Die Stadt Halle werde man gebührend berücksichtigen, bei einstmaliger

Aktienzeichnung aber angelegentlich zu verhindern bemüht sein, dass solche, wie es in Leipzig geschehen, Gegenstand einer blossen Papierspekulation für viele Theilnehmer würde." Die letztere Bemerkung will einem Bedenken begegnen, welches in den Kreisen der Regierung gehegt wurde. Man hatte einen wahren Abscheu gegen den Börsenschwindel mit Aktien, welcher sich auch um jene Zeit schon breit machte, und bemühte sich stets, Mittel und Wege ausfindig zu machen, um die unsolide Spekulation mit Eisenbahnpapieren zu hintertreiben.

Francke in Leipzig. Die Zuziehung Halle's zu den Berathungen.

Die Reise nach Leipzig wurde am Sonntag, den 31. Mai und Montag, den 1. Juni gemacht. Dort war auch ein Mitglied des Magistrates zu Halle (wahrscheinlich der Stadtrath Wucherer), anwesend; denn auch in Halle hatte sich das Interesse an Eisenbahnen geregt. Am 22. Mai hatten schon die „Vorsteher des Vereins für den Halleschen Handel" an Rother eine Eingabe gerichtet, in welcher sie hauptsächlich darum baten, bei etwaiger Anlage von Eisenbahnen in Preussen auf die Stadt Halle Rücksicht zu nehmen und anzuordnen, dass bei Anlage einer Eisenbahn von Hamburg nach Leipzig auch die Stadt Halle berührt werde. Die Leipziger Besprechungen bestärkten Francke in der Ueberzeugung, dass es ein Leichtes sein werde, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, dass bei den weit geringeren Terrainhindernissen eine Bahn zwischen Magdeburg und Leipzig auch mit weit geringeren Mitteln hergestellt werden könne, und dass bei dem Vortheil, den ein in Magdeburg zu bildendes Komité aus den sehr soliden Erfahrungen des Leipziger Komités ziehen könne, die Schwierigkeiten der Vorarbeiten sich um die Hälfte verringern würden.

Promemoria vom 5. Juni, Immediatvorstellung vom 17. Juni, Bericht vom 22. Juni.

Es war somit jetzt Alles vorbereitet, um mit bestimmten Anträgen an die kgl. Staatsregierung heranzutreten. Dies geschah in einem von Francke verfassten, von ihm und Schultze gemeinschaftlich unterschriebenen Promemoria, die Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig betreffend, vom 5. Juni 1835, der Immediatvorstellung von Francke, Schultze und Wucherer an den König vom 17. Juni, und einem weiteren Berichte von Francke und Schultze an das Finanzministerium (Graf Alvensleben) und die Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen vom 22. Juni. Ausserdem waren Francke, Schultze und Wucherer Mitte Juni mehrere Tage in Berlin, um die Sache dort persönlich zu betreiben.

Von diesen Schriftstücken enthält das erste bestimmte Anträge über die Zugeständnisse, welche man von der kgl. Staatsregierung erwartete. Welcher Umschwung aber hatte sich in den Anschauungen sowohl über die Bedeutung der Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr und für den Verkehr der von denselben berührten Gegenden, als auch über die Ausführbarkeit der Eisenbahnen in Deutschland, die Beschaffung der Geldmittel innerhalb der kurzen Zeit seit den Zeichnungen auf die Leipzig-Dresdener Bahn vollzogen! In seiner Eingabe vom 14/15. Mai war Francke, wie wir gesehen haben, noch sehr zweifelhaft über alle diese Punkte. In dem Promemoria vom 5. Juni sagt er dagegen: „Wir halten uns überzeugt, dass staatswirthschaftliche Rücksichten dem Unternehmen nicht entgegenstehen können, einem solchen vielmehr nur förderlich sein müssen. Dagegen erscheint es als eine für die Stadt Magdeburg und ihren Handelsstand unerlässliche Nothwendigkeit, sich durch schleunige Anlegung

einer Eisenbahn nach Leipzig sowohl ihre Theilnahme an dem Eisenbahnverkehr, der sich zweifelsohne bald über das nördliche Deutschland verbreiten wird, als auch überhaupt ihre Theilnahme an dem Grosshandel sicher zu stellen, welche bald nicht mehr durch ihre Lage an der Elbe allein gesichert sein möchte. Doppelt anräthlich wird diese Anlage durch die Gewissheit, dass die Städte Leipzig und Dresden durch eine Eisenbahn verbunden werden, und weil unser Gouvernement für die bessere Schifffahrt auf der Elbe ernstlich zu sorgen zugesagt hat, und schon in diesem Jahre eine ansehnliche Summe darauf verwenden wird.“ In ähnlicher Weise, zum Theil mit denselben Worten, wird in der Immediatvorstellung vom 17. Juni über die Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit des Unternehmens gesprochen, welches nach den stattgehabten Vorermittlungen sogar als ein solches erscheine, „welches den darauf anzulegenden Kapitalien angemessene Zinsen verbürgt.“ Ja, in der Eingabe vom 22. Juni verbreitete sich Francke über einen grossen Theil der Unternehmungen, deren Anregung durch List er wenige Wochen vorher als einen abenteuerlichen Gedanken bezeichnet hatte. Er berichtet über die in Hannover und Braunschweig vorbereiteten Eisenbahnprojekte: „Die wiederholten Bemühungen der Braunschweigischen Regierung, des Herzogs von Cambridge und der Handelsstände in Hannover, Braunschweig und Bremen und, wie mit Grund angenommen wird, selbst direkte Ermahnungen und Befehle des Königs von England haben es veranlasst, dass das hannoversche Gouvernement nicht allein das Verlangen, dass die Bahn in Harburg und nicht in Hamburg ausmünden soll, hat fallen lassen, sondern sich auch einer zweiten Bahn von Bremen nach Hannover völlig geneigt bezeigt.[15]) So sind denn kürzlich die erforderlichen Zustimmungen zu einer Eisenbahnverbindung der Städte Hamburg, Bremen, Celle, Hannover und Braunschweig ertheilt.“ Francke meint, da von den Unternehmern dieser Bahnen eine Verbindung derselben auch mit Magdeburg durch den Bau einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig gewünscht werde, so könne er seinerseits eine solche gleichfalls nur befürworten, da sie dem Handelsinteresse Magdeburgs sowohl, als dem ungleich wichtigeren des preussischen Staats keineswegs nachtheilig, sondern nur förderlich erscheine. Magdeburgs Verkehr werde durch diese Bahn an Ausdehnung gewinnen; hierdurch werde anderen preussischen Handelsstädten kein Abbruch geschehen, auch würden die Staatseinkünfte hierdurch nicht gefährdet, vielmehr sei anzunehmen, dass das Steuerinteresse durch die leichtere Beaufsichtigung einer Eisenbahnverbindung noch gewinnen müsse. Insbesondere wird dann auch die Wichtigkeit dieses Zwischengliedes für das Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und den westlichen Provinzen hervorgehoben.

Auch in den Zugeständnissen, welche er von der Regierung wünscht, ist Francke weniger blöde. Es sind neun Punkte, welche er in der Denkschrift vom 5. Juni erörtert und zwar theils in Form von unbedingt nothwendigen, theils als mindestens wünschenswerthe, dem Gelingen des Unternehmens förderliche Bedingungen. Zu ersteren gehört die vor-

---

[15]) Was von diesen Zusicherungen zu halten, ergiebt die blosse Thatsache, dass auch die Bahn von Hannover nach Bremen über Wunsdorf erst volle zwölf Jahre später, im Dezember 1847 fertig gestellt wurde.

schussweise Zahlung der Kosten für die Vorarbeiten durch die Staatsregierung, die Anwendung des Expropriationsgesetzes zum Erwerbe der Grundstücke, die Vermittlung der Unterhandlungen der Gesellschaft mit auswärtigen Regierungen, die Erlaubniss, die Aktien auf den Inhaber zu stellen, die selbstständige Feststellung des Tarifs durch die Gesellschaft, „wogegen die Staatsregierung verlangen könne, dass die Frachtsätze mindestens 10 pCt. unter den jetzt so niedrigen Sätzen der Landfracht bestimmt werden müssten, und sich eine Beaufsichtigung des Unternehmens durch eine Kommission vorbehalten könne.“ Als „billig“ wird es ausserdem bezeichnet, dass die im Staatsdienste stehenden Techniker zu den Vorarbeiten ohne, oder doch gegen möglichst geringe Entschädigung verwendet werden dürften; als „mindestens sehr wünschenswerth“, wenn den Unternehmern das ausschliessliche Recht zur Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig ertheilt werden könnte; das Recht, bis zur Höhe eines Dritttheils des Anlagekapitals unverzinsliche Kassenscheine zu kreiren und in Zirkulation zu setzen, würde „sehr zur Erleichterung des Unternehmens gereichen und sehr zum Gelingen desselben beitragen“; endlich wird noch die Stempelfreiheit für die Verhandlungen und Aktien, sowie die Steuerfreiheit der aus dem Auslande zu beziehenden Baumaterialien als wünschenswerth erklärt.

Ein wichtiger, wie die Folge lehrte, beinahe der wichtigste Punkt war bis dahin noch nicht ernstlich in Angriff genommen, das Verhältniss der Bahnen zur Postverwaltung. Allerseits hatte man sich, in der Annahme, dass hierüber unschwer hinwegzukommen sein werde, bis jetzt dabei beruhigt, sich dieserhalb besondere Verhandlungen mit dem Generalpostmeister v. Nagler vorzubehalten. Vielleicht glaubte man auch, dass dieser selbst, dem ja die Unterhandlungen nicht unbekannt blieben, in einer oder der andern Form seine Bedingungen stellen werde. Da dies nicht geschah, richtete Francke am 22. Juni 1835 auch eine Eingabe an den Generalpostmeister, in welcher er, unter Berufung auf die „aufgeklärten Grundsätze, welche die Postverwaltung auszeichnen und schon so schöne Erfolge hervorgebracht haben“, anfragte, unter welchen Bedingungen Seine Excellenz geneigt sein würden, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Beförderung von Personen, Briefen, Zeitungen und Poststücken zu überlassen. Francke selbst macht keine Vorschläge, er überreicht nur die der Leipzig-Dresdener Bahn gewährten Bedingungen, wobei er aber noch ausdrücklich darauf aufmerksam macht, dass dieser Bahn die Salztransporte von Leipzig nach Dresden zu den bisherigen Frachtsätzen auf 3—6 Jahre überlassen seien, eine Vergünstigung, auf welche die Magdeburg-Leipziger Bahn nicht rechnen könne.

Damit waren alle Einleitungen getroffen. Man hoffte ursprünglich, recht bald in den Besitz eines wenigstens vorläufigen Bescheides zu gelangen, um dann erst, wie das in Leipzig geschehen war, ein wirkliches Komité zu bilden. In Berlin hatten sich indess Francke und Schultze überzeugt, dass die Sache so schnell nicht gehen werde. In der That wurden auch, wie vorstehend (S. 244) bereits erwähnt, die verschiedenen auf diese Angelegenheit bezüglichen Immediatvorstellungen erst mittelst einer Kabinets-Ordre vom 14. Juli 1835 dem Wirkl. Geheimen Rath Rother zum Berichte zugefertigt.

Die Stellung der Regierung zu den Francke-schen Anträgen.

Schon vor Eingang dieses Allerhöchsten Befehls hatten Rother und Graf Alvensleben eine Verständigung darüber angebahnt, welche Stellung sie zu den Anträgen der Francke'schen Denkschrift vom 5. Juni einzunehmen haben würden. Sie sind einverstanden über Verleihung des Expropriationsrechts, Unterstützung der Vorarbeiten durch staatliche Techniker, die Vermittlung mit fremden Regierungen, Ausstellung der Aktien auf den Inhaber, Graf Alvensleben ist ausserdem geneigt, Stempelfreiheit wenigstens für die Aktien zu gewähren; eine vollsändige Stempelfreiheit zuzugestehen, erscheint ihm dagegen nicht angemessen, „denn der Grund, dass gehofft wird, durch diese Anlage neben dem Privatinteresse der Unternehmer auch das öffentliche Interesse zu fördern, lässt sich mehr oder minder für jedes solide und gut ausgedachte Privatunternehmen anführen.“ Beide Departementchefs sind fernerhin darüber einverstanden, dass eine Uebernahme der Kosten der Vorarbeiten auf die Staatskasse nicht stattfinden könne, und dass der Antrag wegen Ausgabe unverzinslicher Kassenscheine mit aller Bestimmtheit zurückzuweisen sei.

Im Uebrigen gehen die Ansichten der beiden Ressortchefs auseinander. Rother will dem Antrage, die Bahn zu einer ausschliesslichen zwischen Magdeburg und Leipzig zu erklären, ganz und gar nicht entsprechen. Die Priorität gewähre schon an sich so überwiegende Vortheile gegen die Mitbewerbung späterer Anlagen, dass dergleichen nur da entstehen werden, wo ein dringendes kommerzielles Bedürfniss dazu auffordert. Einem solchen schon im Voraus entgegenzutreten, würde sich nicht rechtfertigen lassen. Graf Alvensleben „findet es dagegen nicht bedenklich, der Aktiengesellschaft die Versicherung zu ertheilen, dass wenigstens auf eine Reihe von Jahren keinem Andern eine Konzession zur Anlegung eines auf gleichen Fortschaffungsgrundsätzen beruhenden Weges in der unmittelbaren Richtung von Magdeburg auf Leipzig ertheilt werde“. Bezüglich der Feststellung der Tarife geht Rother von dem Gesichtspunkt aus, „dass der Staat eine nach dem Anlagekapital, den Unterhaltungskosten und der wahrscheinlichen Frequenz bemessene Gebühr für ein bestimmtes Gewicht und eine bestimmte Bahnlänge den Unternehmern bewilligt, wogegen diese verpflichtet sind, Jedem den Gebrauch der Bahn unter Beachtung des Bahnreglements zu gestatten, welches auch nur vom Staate ertheilt wird. Dies vorausgesetzt würde die Feststellung der eigentlichen Frachtsätze der Konkurrenz und die Handhabung der Bahnpolizei der Gesellschaft zu überlassen sein. Hinsichtlich der Frachtsätze könne man vielleicht, um Schwankungen und periodische Erhöhungen zu verhindern, verlangen, dass der neueste Preissatz niemals erhöht werden dürfe.“ Graf Alvensleben dagegen „sieht die Bedingung, wonach die Gesellschaft einem Jeden den Gebrauch der Bahn unter Beobachtung des Bahnreglements und gegen Entrichtung eines durch die Konzession festzusetzenden Bahngeldes gestatten muss, in der Ausführung für sehr schwierig, dabei aber wenig im Interesse des Staates liegend an. Wollte man jene Bedingung festhalten, dann müsste folgerechter Weise auch die jedesmalige Bestimmung der Frachtpreise auf der Bahn lediglich der freien Konkurrenz überlassen bleiben, und da diese Konkurrenz auf Seiten der Frachtführer doch immer eine sehr beschränkte sein werde, zumal der Aktien-Gesellschaft selbst das Recht nicht versagt werden könne, auch als Frachtführer auf der eigenen Bahn aufzutreten, so bleibe es in der That sehr problematisch, ob

das Publikum bei einer solchen freien Mitbewerbung mehr gewinnen werde, als wenn man zwar der Aktien-Gesellschaft auch das alleinige Recht zur Beförderung von Gütern und Personen auf der erbauten Bahn oktroyire, dabei jedoch ein Maximum der Frachten für die einzelnen Distanzen festsetze."

Einen Punkt erörtert Graf Alvensleben noch besonders, er betrifft den Antrag auf Gewährung von Steuerfreiheit für solche Gegenstände, welche zum Bau der Eisenbahnen vielleicht mit Vortheil aus dem Auslande bezogen werden können. Dieser Antrag werde sich wohl hauptsächlich auf die früher wiederholt zur Sprache gekommene steuerfreie Einfuhr englischen Eisens beziehen. Der Antrag sei finanziell von nicht geringer Bedeutung, es handle sich bei dem Zollsatz von 1 Thaler für den Centner um einen Steuererlass von ungefähr 70—80 000 Thaler, der für Preussens Antheil allein 41—47 000 Thlr. ausmache, da man für die Bahn etwa 70—80 000 Centner Eisen für die Schienen nöthig haben werde. Ausserdem aber sei der wirthschaftliche Gesichtspunkt zu berücksichtigen, dass schon jetzt über Beeinträchtigung der inländischen Eisenproduktion durch den Andrang des englischen Stabeisens sehr geklagt und auf Erhöhung des Tarifsatzes angetragen werde. Es werde sich jedenfalls nicht rechtfertigen lassen, der inländischen Produktion eben in dem Augenblick, wo sich Gelegenheit zu einem vortheilhaften und ausgebreiteten Absatz ihres Produktes ergebe, den Schutz zu entziehen oder zu mindern, welchen unter gewöhnlichen Verhältnissen ihr zu gewähren man für nöthig erachtet habe. Anders würde die Sache freilich liegen, wenn die inländischen Hütten nicht, oder nicht in der erforderlichen Frist, den Bedarf an Eisen würden beschaffen können. Graf Alvensleben behält sich über diese Frage noch eine weitere Erwägung und auch Ermittlungen vor.

Zollfreie Einfuhr englischen Eisens.

Bevor Rother dem ihm durch die Kabinetsordre vom 14. Juli ertheilten Befehl nachkam (es geschah dies unter dem 16. August), konnte an Francke kein anderer Bescheid ertheilt werden, als dass die Regierung die Angelegenheit mit Wohlwollen betrachte und für die Leipzig-Magdeburger Bahn seiner Bewerbung den Vorzug vor anderen Bewerbungen zu sichern bemüht sein werde. Francke scheint sich daher in Berlin überzeugt zu haben, dass auch dieser Bescheid ausreiche, um sein Vorhaben in Magdeburg einstweilen weiter zu fördern und Alles so weit vorzubereiten, dass nach Eintreffen eines bestimmten Bescheides ungesäumt mit der Aktienzeichnung, der Konstituirung der Gesellschaft, dem Entwurf der Statuten und dem Bau der Bahn vorgegangen werden könne.

Promemoria Francke's vom 23. Juni.

Am 23. Juni, also gleich nach der Rückkehr von Berlin, entwarf er sich einen Plan, was zur Förderung der Sache bis auf diesen Punkt noch Alles zu erledigen sei. „Ich beabsichtige", sagt er in demselben, „durch gegenwärtiges Pro Memoria auf die Gegenstände aufmerksam zu machen, die zunächst berathen und erledigt werden müssen und von welchen es angemessen erscheint, deren Erledigung nicht dem Zufall oder einer besonderen Veranlassung zu überlassen, und die von der Art sind, dass sie, um mich eines gewöhnlichen Geschäftsausdruckes zu bedienen, ex officio betrieben werden müssen". Des Weiteren bemerkt Francke unter Anderm: „Man hat die dringende, ja selbst unerlässliche Nothwendigkeit eingesehen, hier in Magdeburg diesen Gegenstand ernsthaft zu verfolgen und damit zu einer Zeit nicht zurückzubleiben, wo das westliche und besonders das nördliche Deutschland an dergleichen Anlagen denkt, und dadurch seine

Handelsverbindungen theils erhalten, theils befördern, theils ganz neu schaffen will", und zählt auf, was in Erkenntniss dieser Nothwendigkeit bisher geschehen ist. Geschichtlich erwähnt er, dass ausser dem Magdeburg-Leipziger noch vier ausgedehntere Eisenbahnprojekte in der Berathung begriffen seien, nämlich 1. Hamburg-Berlin-Leipzig, 2. Hamburg und Bremen nach Celle, Hannover und Braunschweig, 3. Minden nach Köln, 4. Köln bis zur belgischen Grenze. Nur das zweite und vierte dieser Projekte hat nach seiner Meinung Aussichten, verwirklicht zu werden.

Was nun zunächst geschehen müsse, sei folgendes: Man müsse sich aus Cöln, aus Braunschweig und Leipzig alle wichtigeren auf die Eisenbahnfrage bezüglichen Druckschriften und sonstigen Materialien zu beschaffen suchen. Sodann sei eine Berathung mit einigen Mitgliedern des Leipziger Direktorii erspriesslich. Eine Zusammenkunft mit denselben in Cöthen sei für den 27. Juni bereits verabredet, auf welcher über mehrere für den Bau und Betrieb der Bahn wichtige Angelegenheiten Berathung gepflogen werden müsse, unter Anderm über eine Verbindung mit den übrigen Eisenbahnkomités, mit welchen man sich über gemeinschaftliche Interessen verständigen könne, als Bauart der Bahnen und Wagen, Bestellung der Maschinen, künftigen Gütertransport, Reiseverkehr, Abrechnungsgeschäfte, Umladen der Güter und dazu nöthige Vorkehrungen, über die für die Magdeburg-Leipziger Bahn zu wählende Bauart, ob mit einem Unterbau von Holz oder von Stein, ob einfache Bahn mit einer Anzahl von Ausweicheplätzen, oder doppelte Bahn; über den wahrscheinlich zu wählenden Trakt, über die Breite des für die Bahn nöthigen Terrains; darüber, ob es einzurichten sein werde, Waaren und Personen mit verschiedener Geschwindigkeit zu transportiren, „da es bei den Waaren in der Regel eines so schnellen Transports nicht bedarf, und ein viel schnellerer Transport doch ganz immense Reparaturkosten an den Maschinen verursacht;" darüber, ob der Transport mit Pferden nicht vorzuziehen sei („ich halte das freilich nicht für rathsam," setzt Francke in Klammern, „obgleich derselbe manche grossen Vortheile darbietet"). Sodann will Francke die Leipziger bitten, ihm zu erlauben, sich bei ihren Technikern Rath zu holen und ihm ihre technischen Vorarbeiten zur Benutzung zu überlassen; er will sich darüber mit ihnen verständigen, ob die in Sachsen belegene Strecke durch die Leipzig-Dresdener oder die Magdeburg-Leipziger Bahn gebaut werden soll. Er will die Leipziger darnach fragen, welche Verträge sie mit der dortigen Postverwaltung geschlossen haben. Der sehr wichtige Punkt soll zur Erörterung kommen, ob, „wie es bei einigen englischen Schienenbahnen der Fall ist, Jeder, der mit einem geeigneten Wagen auf der Bahn erscheint, dieselbe gegen das tarifmässige Bahngeld benutzen darf, oder ob sich die Bahngesellschaft als Eigenthümerin der Bahn das ganze Transportwesen von Personen und Waaren selbst und ausschliesslich vorbehalten will. Das letztere scheint das vortheilhaftere und zweckmässigere, das erstere wird dagegen vielleicht unser Gouvernement verlangen." Endlich will Francke sich berathen über die Bildung des Komités, die Aktienzeichnung, Vertheilung der Aktien, besonders für den Fall einer Ueberzeichnung, die Einzahlungstermine, die Höhe der Anzahlung, das Anerbieten einer Anzahl Aktien an den König und die Stadt Magdeburg.[16])

---

[16]) Das Leipziger Komité hatte 1500 Aktien der Leipzig-Dresdener Bahn für das Kgl.

Nach der Besprechung werde man zur Bildung des Komités schreiten müssen, dasselbe solle zunächst einige Ehrenmitglieder wählen, sich mit auswärtigen Komités in Verbindung setzen, und sodann zu den erforderlichen Ermittelungen über den muthmaasslichen Personen- und Güterverkehr zwischen Magdeburg und Leipzig, sowie auch zwischen Magdeburg und Braunschweig schreiten[17]), die nöthigen Techniker engagiren, die erforderlichen Fonds flüssig machen und endlich sich mit den Staatsbehörden in Verbindung setzen. „Was weiter nöthig ist", schliesst Francke, „wird sich im Laufe der Geschäfte selbst finden."

Die Bildung des Eisenbahn-Komités am 29. Juni 1835.

Das also entworfene Programm wurde pünktlich ausgeführt. Die Zusammenkunft in Cöthen fand am 27. Juni statt, und am 29. Juni 1835 trat ein Eisenbahn-Komité, bestehend aus 16 Mitgliedern, in Magdeburg zusammen. Dasselbe wählte zu seinem Vorsitzenden den Oberbürgermeister Francke, zum Stellvertreter den Kaufmann Schultze, zum Schriftführer den Stadtrath Costenoble, zu dessen Stellvertreter den Kaufmann Pfeffer. Die Namen der übrigen Mitglieder sind: Buhlers, Cuny, Eichel, Golden, Haenel, Holzapfel, Kricheldorf, Morgenstern, Outz, Schartow, Spir und Zuckschwerdt. Die Ehrenmit-

---

Haus und die Ministerien zurückbehalten. Hiervon wurden nicht ganz 100 Stück übernommen. Der Rest war theils an die Städte Leipzig und Dresden überlassen, theils zum Besten der Unternehmer nach Schluss der Subskription versteigert, wofür man eine Prämie von 10 097 Thlr. erzielte. Vgl. die mehrfach angeführte Denkschrift, S. 26, 27. Dr. Niedermüller a. a. O. S. 64, 65.

17) Derartige Ermittelungen hielt man für unbedingt erforderlich, so schwierig sie auch waren, und so wenig sie nachher stimmten mit dem thatsächlichen Verkehrsumfange und den Erträgen. So finden wir auch in dem Prospekt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn solche Schätzungen. Es wird darin angenommen, dass sich zwischen Leipzig und Dresden bewegen würden 306.000 Ctr. Waaren, 92,500 Ctr. Salz, 13,924 Klafter Holz, für deren Beförderung man etwa 190,000 Thlr. einzunehmen hoffte. Die Bruttoeinnahmen des ersten Betriebsjahres 1839 beliefen sich dagegen auf nur 84 632 Thlr. für 3 850 225 Meilenzentner; erst im Jahre 1841 wurde der Anschlag von 190 000 Thlr. mit 183 512 Thlr. beinahe erreicht. Aehnlich unsicher waren die Schätzungen des Personenverkehrs. Der Prospekt der Leipzig-Dresdener Bahn nimmt einen Verkehr von 44 800 Personen jährlich mit einer Einnahme von 99 127 Thlr. an. Im ersten Jahre wurde die Bahn von nahezu der zehnfachen Zahl von Personen, nämlich 411 531 Reisenden, benutzt, und hierfür 291 304 Thlr. eingenommen. Dabei ist allerdings die Neuheit des Verkehrsmittels in Anschlag zu bringen; denn während der Güterverkehr von Jahr zu Jahr zunimmt, vermindert sich die Zahl der Reisenden bis zum Jahre 1842 stetig, nimmt 1843 wieder etwas zu, ohne jedoch die Zahl von 1839 wieder zu erreichen, und überschreitet diese Zahl mit 427 187 Personen erst 1844, um dann von Jahr zu Jahr zuzunehmen. — Selbst für den Verkehr zwischen Hamburg und Berlin und Hamburg und Magdeburg lagen zahlenmässige Nachweise nicht vor. In dem mehrerwähnten Schreiben vom 11. Mai 1835 sagt Dr. Feuerheerd dem Kaufmann Schultze: „Eine andere nothwendige Vorfrage, mit deren Lösung wir uns schon jetzt beschäftigen, ist die Ermittelung der Grösse des Verkehrs und Handels nach Ihrer Gegend und Berlin, und werden auch Sie darüber leicht sich zu unterrichten im Stande sein."

Mangels derartiger einigermaassen zuverlässiger Daten ist es daher auch ausserordentlich schwer, bei der Entstehung der ersten Eisenbahnen genauere Rechenschaft darüber abzulegen, ob für diese Gegenden in der That ein Bedürfniss zur Schöpfung neuer Verkehrsstrassen vorlag, ob die Bahnen so gelegt wurden, wie sie am besten den Verkehrsinteressen entsprachen. Auch durch die Entwickelung der ersten Jahre lässt sich nachträglich schwer nachweisen, ob die Gründer das Richtige getroffen. Denn bei den Betriebsergebnissen stellten sich gar bald Faktoren heraus, auf welche man bei der Gründung gar nicht hatte rechnen können. Fast bei allen ersten Bahnen entwickelte sich der Verkehr viel rascher als man angenommen hatte, andererseits war das auf's Gerathewohl zu 50 pCt. geschätzte Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben ungünstiger als man erwartete.

gliedschaft trug man einer Anzahl von hervorragenden Persönlichkeiten an, welche sich theils um das Eisenbahnwesen im Allgemeinen bereits gewisse Verdienste erworben hatten, oder von denen man eine besondere Förderung des Magdeburg-Leipziger Unternehmens erwartete. Es waren dies in Magdeburg der Oberst v. Scharnhorst, Major v. Lamprecht, Hauptmann Grüson, Oberregierungsrath Grüel und Regierungsrath Engelmann, fernerhin folgende auswärtige Herren:

1. Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rath Beuth } in Berlin.
2. Geh. Ob.-Reg.-Rath Westphal }
3. Oberbaurath Hagen.
4. Der Vorsitzende des Leipziger Komité's, Gustav Harkort.
5. Der Stadtrath Wucherer in Halle.
6. Der Oberlandfeldmesser Kammerrath v. Schlieben in Dresden.
7. Der Wasserbaudirektor Hauptmann Kunze in Dresden.
8. Der Professor Dr. Egen in Elberfeld.
9. Der Provinzialsteuerdirektor Krüger in Berlin.
10. Der Bauinspektor Henz in Münster.
11. Der Vorsitzende des Hamburger Eisenbahn-Komité's, Dr. M. Feuerheerd.
12. Der Banquier Plattner in Nürnberg.
13. Der Oberbürgermeister Steinberger in Cöln.

Die sämmtlichen Herren, mit Ausnahme Beuth's, welcher in seiner amtlichen Stellung Bedenken fand, nahmen in sehr verbindlich dankenden Schreiben die Wahl an. Die vorstehend zu 5 bis 8 genannten Herren waren bereits Ehrenmitglieder des Komité's für die Leipzig-Dresdener Bahn gewesen. Kunze hat die Leipzig-Dresdener Bahn vermessen und war am Bau derselben betheiligt. Der Hauptmann Grüson hat sich nachher grosse Verdienste um die technische Bearbeitung der Magdeburg-Leipziger Bahn erworben.

Anzeige über die Bildung des Komités, vom 2. Juli.

Mittelst Berichtes vom 2. Juli 1835 zeigte Francke den betheiligten Ressortchefs an, dass das Komité zusammengetreten und er zum Vorsitzenden desselben erwählt sei. Das Komité habe gegenwärtig nur den Zweck, vorbereitende Berathungen anzustellen und Vorarbeiten zu liefern, damit, wenn die Genehmigung der Staatsregierung zu der beabsichtigten Anlage erfolge, Zeit erspart werde.

Hiermit war ein vorläufiger Abschluss für die ersten Vorbereitungsarbeiten für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn erreicht. In Magdeburg und Leipzig war der Boden geebnet, die Regierung war für den Plan gewonnen, es hatte sich eine Anzahl tüchtiger Männer, theils Beamte, theils Geschäftsleute, zur weiteren Förderung des Unternehmens vereinigt.

II.

Die Arbeiten des Komités. Die Bedingungen vom 14. Februar und 11. Juni 1836. Die Aktienzeichnung. Die Konzession vom 13. November 1837. Der Bau der Bahn.

Das Komité machte sich nun an die Arbeit. Insbesondere Francke, welcher im Anfang dem Unternehmen nur ungern, mehr aus Pflichtgefühl als aus Begeisterung, seine Theilnahme geschenkt hatte, widmete sich jetzt mit unermüdlichem Eifer der neuen Thätigkeit. Vor Allem war es ihm Bedürfniss, eine lebendigere Anschauung von den Eisenbahnen zu gewinnen und sich mit wenigstens einem Theile derjenigen Männer in persönliche Berührung zu setzen, die in anderen Gegenden Deutschlands ähnliche Ziele verfolgten. So mancherlei Gerüchte über die Anlage von Eisenbahnen in Nord- und Mitteldeutschland hatten umhergeschwirrt, Eisenbahnen, welche für die Magdeburg-Leipziger zum Theil nicht ohne Bedeutung waren. Er wollte die vor ihm liegende freie Zeit, einen Theil seines sommerlichen Urlaubes, sofort benutzen, um selbst nachzusehen, was an diesen Gerüchten wahr, was übertrieben oder unwahr sein mochte. Francke unternahm also in der Zeit vom 3. bis 17. Juli in Gemeinschaft mit Schultze eine Reise von Magdeburg über Braunschweig nach Hannover und Bremen, von dort über Bremerhafen und Cuxhaven nach Hamburg, woselbst ein viertägiger Aufenthalt genommen wurde, und von Hamburg wiederum über Braunschweig zurück nach Hause. Aller Orten wurde mit den Personen verhandelt, welche bisher in der Eisenbahnfrage irgend welche Thätigkeit entwickelt hatten, in Braunschweig mit dem Finanz-Direktor v. Amsperg und dem Buchhändler Vieweg jun., in Hannover mit dem Geheimen Kabinetsrath Rose und einigen Kaufleuten, in Bremen mit dem Präsidenten des Senats, Bürgermeister Dr. Smidt, in Hamburg ausser mit Dr. Feuerheerd und Konsul Hasperg, die wir schon kennen gelernt haben, mit den Senatoren Lutteroth und Alardus.

Francke's Reise.

Im Allgemeinen findet Francke die Eisenbahnangelegenheiten nicht so weit vorgeschritten, als er geglaubt hatte, sie befinden sich vielmehr alle noch in den allerfrühesten Stadien der Vorbereitung. Die älteren Pläne, Braunschweig in das Eisenbahnnetz hereinzuziehen, sind aufgegeben und man denkt jetzt nur daran, die einzige, bis dahin ernstlich in Erwägung gezogene Bahn, die Harburg-Hannoversche, auch nach Braunschweig zu führen. Für die Harburg-Hannoversche Bahn aber hat sich ein neues Hinderniss ergeben. Der in England residirende Hof ist in Gemeinschaft mit Hamburg für die englische Gesellschaft — die Hamburger haben noch nicht soviel Vertrauen zu den Eisenbahnen, um ihr eigenes Geld bei denselben zu riskiren, — die Regierung in Hannover in Gemeinschaft mit einem beträchtlichen Theil des dortigen Handelsstandes will dagegen das Unternehmen, als ein nationales, auch mit deutschem Gelde fertig bringen. Ueber Bremen-Hannover haben sich die Ansichten noch gar nicht geklärt. In Braunschweig, Hannover, Bremen sind noch keine Komités, erst die Anwesenheit Francke's scheint in den ersteren beiden Städten den Anstoss zur Bildung derselben gegeben zu haben. Die Regierungen von Braunschweig, Hannover, Hamburg stehen den Eisenbahnen auch noch

gegenüber kühl bis an's Herz hinan. Keine von ihnen hat recht Lust, den Anfang zu machen, jede möchte lieber warten, bis man anderswo „Erfahrungen“ gesammelt habe. In Hamburg ist ebenso wie in Hannover auch die Anschauung der Bevölkerung eine sehr getheilte. Die Hamburger glauben, dass die Elbe und die Chausséen noch auf lange Zeit hinaus genügen würden zur Bewältigung des Verkehrs. Nur Bürgermeister Smidt in Bremen hält die Eisenbahnen für „zeitgemäss und nicht mehr von der Hand zu weisen“. Das Ergebniss der Reise war danach, dass bisher ein Konkurrenzunternehmen nicht zu besorgen, für eine Verbindung Braunschweigs mit Magdeburg eine wohlwollende Stimmung vorhanden, also die Lage Magdeburgs inmitten der verschiedenen Eisenbahnpläne „nicht ungünstig“ erscheine.

Das Magdeburger Komité ging bei seinen Arbeiten, wie Francke sich einmal ausdrückt, „mit grösster Vorsicht und Bedachtsamkeit, auch mit möglichster Genauigkeit“ zu Werke. In den Magdeburger Akten finden sich Aufzeichnungen Francke's aus der zweiten Hälfte des August über das bisherige Ergebniss der Komitéberathungen. Sie wurden dem Kaufmann Zuckschwerdt als Information mit auf eine Reise gegeben, die dieser in eigenen Angelegenheiten von August bis Oktober 1835 über Cöln und Rotterdam nach London und zurück über Paris und Brüssel machte. Zuckschwerdt hatte sich erboten, auf dieser Reise, so oft sich Gelegenheit zeigte, über die fremdländischen Eisenbahnen Erkundigungen einzuziehen. Aus diesen Notizen ergiebt sich, dass man sich mehr und mehr über die mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn verbundenen Vortheile vergewissert hatte. Die Elbe, meint Francke, würde doch auf die Dauer als Hauptverkehrsstrasse nicht genügen; schon jetzt gingen starke Waarenzüge auf dem Landwege an Magdeburg vorbei. Die Eisenbahn müsse zur Vermehrung des Verkehrs beitragen, besonders wenn sie fortgesetzt werde. Das Terrain — welches von dem Ingenieur-Hauptmann Güson aufgenommen wurde — sei sehr günstig, ausser einer Brücke über die Saale und den erforderlichen Bauten in Magdeburg seien aussergewöhnliche Bauwerke nicht zu errichten. Das Anlagekapital wird auf etwa 105 000 Thlr. die Meile, — ausschliesslich der Ausgaben für grössere Bauwerke u. s. w. — Alles in Allem auf 1 800 000 Thlr. angenommen. Der Ertrag wird hiernach ausser einer festen Verzinsung des Anlagekapitals mit 4 pCt. auf $1^1/_2$ pCt. Dividende berechnet. Bei diesen Schätzungen herrschte aber noch die grösste Unsicherheit über die etwaige Höhe der Frachten, die zu erwartenden Transporte, über die Kosten des Betriebes, lauter Punkte, über welche Zuckschwerdt in Belgien, Frankreich und England genaueres zu erfahren versuchen soll. Was die jährlichen Unterhaltungskosten betrifft, so hat Francke ermittelt, dass dieselben für die preuss. Meile auf der Liverpool-Manchester-Bahn 14 845 Thlr. betrügen, während man sie für die belgischen Bahnen auf nur 1400 Thlr., für die Bahn von Cöln nach Antwerpen auf 2500 Thlr. veranschlagt habe. Für Magdeburg-Leipzig hofft er mit etwa 2000 Thlr. auszukommen. Auskunft ist sodann erwünscht über die verschiedenen Vorrichtungen bei Niveaukreuzungen, über die Arten und Preise der Schienen, über das zu benutzende Brennmaterial, die Kosten der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, über die Anlegung der Bahnwärterhäuser, der Weichen u. s. w. Auch über etwaigen Betrieb mit Pferden, die Vortheile und Nachtheile

dieses Betriebes im Vergleich mit dem Dampfbetrieb, soll sich Zuckschwerdt erkundigen.

In welch trefflicher Weise Zuckschwerdt sich dieser Aufgabe entledigt hat, ergiebt sich aus dem, nach seiner Rückkehr am 27. Oktober, an das Komité erstatteten Bericht·

Aus Berlin kam am 22. August ein vorläufiger Bescheid vom 17. August, dass über die Magdeburg-Leipziger Bahn Sr. Majestät Vortrag erstattet sei. Der Generalpostmeister v. Nagler behielt sich in einem Schreiben vom 31. August weitere Mittheilungen bis nach Kommunikation mit den übrigen Departements vor, und verweigerte jede Hülfe zur Ermittlung der Verkehrsverhältnisse, „womit er die Beamten zum Nachtheile des Dienstes nicht beschäftigen könne".

Bericht Rother's über die Bahn.

Der Wirkl. Geh.-Rath Rother hatte sich inzwischen, seiner mündlichen Zusage gemäss, in dem Immediatberichte vom 16. August sehr günstig über das Magdeburg-Leipziger Unternehmen ausgesprochen. Die von Magdeburg über Halle nach Leipzig führende Handelsstrasse gehöre zu den wichtigsten im mittleren Deutschland. Schon seit einigen Jahren sei bemerkt, dass Magdeburgs Lage an der Elbe allein nicht zum sicheren Stützpunkt seines Handels hinreiche; andrerseits sei der fette Boden des Landes, das schlechte Baumaterial, welches den Ladungen keinen verhältnissmässigen Widerstand biete, einer ganz tadelfreien Chaussée-Unterhaltung im hohen Grade hinderlich. Eine Verbesserung des Elbfahrwassers werde nicht ausreichen, Magdeburgs Handel dauernd auf der gebührenden Höhe zu erhalten. Eine Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig sei darum ein wohlersonnenes Mittel, weil durch sie die Interessen beider Handelsstädte einen Bund eingehen, und man durch dieselbe manche Unannehmlichkeiten der Flussschifffahrt aufwiegen könne. Von dem Wasserweg über Elbe und Saale sei eine Konkurrenz nicht zu befürchten. Obgleich genauere Rentabilitäts- und Kostenanschläge bisher nicht vorlägen, empfehle es sich umsomehr, die nachgesuchte Konzession zu gewähren, als „der umsichtige, in Geschäften erfahrene Oberbürgermeister Francke, welcher die überspannten Ansichten der für die Eisenbahnanlagen an mehreren Orten auftretenden Individuen keineswegs theile, sich wahrscheinlich an die Spitze der Unternehmung stellen dürfte". Ueber die für das Unternehmen zu stellenden Bedingungen hatten sich, wie wir gesehen haben, Rother und Graf Alvensleben bereits im Wesentlichen verständigt. Soweit eine Verständigung bisher nicht erzielt war (also über das Verhältniss zur Post, steuerfreie Einfuhr des Eisens, Stempelfreiheit), empfiehlt Rother einstweilige Vertagung der Allerhöchsten Entscheidung. Im Uebrigen soll dem Komité erlaubt werden, binnen 6 Monaten, widrigenfalls die Konzession erlischt, eine Aktiengesellschaft zu bilden, die Aktiengesellschaft sich nach Zeichnung von einer Million Thaler konstituiren, ihre Statuten entwerfen, zur Allerhöchsten Genehmigung einreichen, und, falls diese ertheilt wird, Korporationsrechte erhalten. Die Aktienzeichner bleiben für Einzahlung der vollen Valuta verhaftet, über Theilzahlungen werden lediglich Quittungen, keine übertragbaren Interimsscheine ausgestellt. Das Expropriationsrecht soll für den Fall, dass eine Einigung über den Erwerb des Grund und Bodens nicht zustandekommt verliehen werden. Die Baupläne sind von der Regierung zu genehmigen, die Baufristen zu bestimmen, das Bahnpolizeireglement von ihr zu erlassen. Ueber die Höhe des von der Gesellschaft zu er-

hebenden Bahngeldes soll ein landesherrlich festzustellender Tarif entscheiden. Die Herabsetzung des Tarifs wird vorbehalten, wenn die Dividende neun Prozent des Nominalwerths der Aktien erreicht. Die Gesellschaft ist zu ordnungsmässiger Rechnungsführung verpflichtet. — Die von dem Komité gewünschte Zusicherung, dass eine zweite Bahn zwischen Leipzig und Magdeburg nicht angelegt werden dürfe, hält Rother für unnöthig, aber nicht für unschädlich, hauptsächlich weil man sich auf eine solche Zusicherung als einen Präzedenzfall berufen könne. — Des längeren äussert sich Rother noch darüber, warum er es nicht für rathsam findet, den Unternehmern von Dampf-Eisenbahnen den ausschliesslichen Betrieb vorzubehalten. Man müsse bei Entscheidung dieser Frage besonders vorsichtig sein, da eigene Erfahrungen mit Bezug auf dieselbe nicht vorlägen. Nun dürfe gewiss „die natürliche Freiheit nicht ohne die überwiegendsten Gründe beschränkt werden“. Technische Schwierigkeiten schienen, wie die Erfahrungen Englands gelehrt hätten, einer Mitbenutzung der Schienenstrasse durch andere Unternehmer nicht entgegenzustehen. Die freie Mitbewerbung werde andrerseits der Natur der Sache nach dadurch beschränkt, dass die Fahrt mit Lokomotiven kostspielige Anschaffungen voraussetze, zu denen nur die wenigsten fähig seien. Durch eine Konkurrenz auf der Schiene werde aber die Benutzung der Eisenbahnen erweitert, das neue Kommunikationsmittel den bestehenden umsobesser angepasst. Es liege also bis dahin „kein Grund vor, den Betrieb der Dampfbahnen der freien Mitbewerbung zu verschliessen“.

Die Allerhöchste Entscheidung auf diesen Bericht erfolgte mittelst Kabinetsordre vom 5. September. Im Allgemeinen hatte der König kein Bedenken, dem Magdeburger Verein die erbetene Konzession unter den von Rother befürworteten Modalitäten zu ertheilen. Zuvor solle jedoch die Angelegenheit dem Staatsministerium zur Berathung auch über die verschiedenen noch zweifelhaft gelassenen Punkte unterbreitet, und dem Oberbürgermeister Francke von der Geneigtheit Sr. Majestät, die Unternehmung der Gesellschaft zu befördern, vorläufig Kenntniss gegeben werden. — Dies geschah in einem Schreiben Rother's aus Glatz, den 27. September, welches Francke am 3. Oktober zuging.

Wiewohl Rother gleichzeitig auch die Einleitungen zur Berathung der Angelegenheit im Schoosse des Staatsministerii traf, zog sich die weitere Erledigung derselben naturgemäss mehr in die Länge. Am 23. November bittet Francke um Beschleunigung, da man in Sachsen auch schon wieder neue Bahnen projektire, und den Magdeburgern daher ein grosser Theil der sächsischen Kapitalien, auf welche sie gerechnet hätten, entgehen dürfte. Erst am 29. Dezember konnte jedoch die Berathung im Staatsministerium vor sich gehen, nachdem zuvor ein schriftlicher Meinungsaustausch stattgefunden hatte, am 27. Januar 1836 berichtet das Staatsministerium an den König, und kurze Zeit darauf erfolgte die Allerhöchste Kabinetsordre vom 14. Februar 1836, dieser gewichtige erste Grundstein einer Eisenbahngesetzgebung in Preussen.

Die Bedingungen vom 14. Februar 1836.

Das Staatsministerium hatte seine Anträge in 14 Bedingungen zusammengefasst, welche sich von den, in dem Berichte Rothers vom 16. August befürworteten, nicht wesentlich unterschieden. Einer der Unterschiede war, dass die Aktien vor Ausgabe nicht voll, sondern nur bis auf Höhe von 25 Prozent eingezahlt zu werden brauchten. Ausser-

dem war die Beaufsichtigung des Unternehmens durch einen besonderen Staatskommissarius vorbehalten, die Ausgabe weiterer Aktien und die Aufnahme von Anleihen an staatliche Genehmigung geknüpft, die Bestimmungen über die Festsetzung des Bahngeldes und den Mitbetrieb mehr im Einzelnen ausgearbeitet, über das Verhältniss der Bahn zur Postverwaltung Bestimmungen vorgesehen, und der Gesellschaft unter No. XIV die Zusicherung ertheilt, dass die Anlage anderer Eisenbahnen zwischen Magdeburg und Leipzig, welche Halle nicht berühren, ohne ihre Zustimmung nicht gestattet werden solle.

Der König erklärte sich nicht nur mit den Vorschlägen des Staatsministerii in Beziehung auf die Konzession für die Magdeburg-Leipziger-Bahn für einverstanden, er sprach vielmehr ferner aus, dass Er dieselben auch dazu angethan finde, bei künftigen Eisenbahnanlagen zu Grunde gelegt zu werden. „Mit Bezug auf die zu XIV enthaltene Bedingung", heisst es in der Ordre weiter, „ertheile Ich nicht allein Meine Zustimmung, dass die Anlage einer zweiten, Halle nicht berührenden Eisenbahn, nicht gestattet werden soll, sondern mache auch überhaupt aufmerksam, bei der Anlage von Eisenbahnen nicht aus dem Auge zu verlieren, dass eine zweite, neben der bestehenden in derselben Richtung auf dieselben Punkte fortlaufende Bahn nicht zuzulassen sei."

In dieser Kabinetsordre und den durch sie festgestellten ersten Bedingungen, unter welchen die Anlage von Eisenbahnen im Königreiche Preussen gestattet werden soll, erkennen wir schon die wichtigsten Grundbestimmungen des späteren Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Die Entstehungsgeschichte dieses Gesetzes wird denn auch nicht allein durch das Magdeburg-Leipziger, sondern auch die in andern Theilen der Monarchie inzwischen aufgetauchten Eisenbahnpläne sehr wesentlich beeinflusst.[18])

Das Komité hatte mit Spannung auf die Entscheidung aus Berlin gewartet, vor deren Eintreffen ein Abschluss seiner Arbeiten nicht möglich war. Zuckschwerdt war Ende Oktober von seiner Reise zurückgekehrt, und hatte viel und interessantes zu erzählen gewusst. Er hatte die Bahn von London nach Greenwich im Bau gesehen, und war erstaunt, welche Aufwendungen man in London selbst für den Bau der Bahn machte, wie man Häuser niederriss, Fabrikgebäude beseitigte, grosse „Arkaden" durch die Strassen hindurchlegte. Er war sodann auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester gefahren, „wodurch ich" — sagt er — „auf eine höchst angenehme Weise überrascht wurde. Von Schwierigkeiten irgend welcher Art ist die Rede nicht mehr und bei dem grossen Verkehr sieht man nicht einmal eine Wache . . . . . . auch bemerkt man nirgends eine Spur von Aengstlichkeit. Wir legten die Tour von Manchester bis Liverpool — 30$^3/_4$ englische Meile — in einer Stunde und 20 Minuten zurück bei einmaligem Anhalten von einer Minute. Die Schnelligkeit der Fortbewegung steigt, und als sie am grössten war, fuhren wir auf die englische Meile 2$^1/_4$ Minuten, nach meiner Uhr. Selbst diese ist für den Fahrenden durchaus nicht unangenehm, die ganz nahe liegenden Gegenstände gehen freilich wie Schatten

Zuckschwerdt's Reise.

[18]) Die Darstellung dieses Einflusses gehört im Einzelnen nicht hieher, sondern in die Geschichte der Gesetze vom 3. November 1838.

vorüber, dagegen kann man die etwas mehr und weit entfernten um so ruhiger betrachten.“ Zuckschwerdt hat sich eingehende Auskunft über die Frachtpreise, die Personenfahrgelder, die Kosten der Lokomotiven für Personen- und Güterzüge — welche sich im Preise zwischen 1125 und 850 Pf. Sterling bewegen —, den Kohlenverbrauch, die Reparaturkosten u. A. zu verschaffen gewusst. Wenn man eine Lokomotive sorgfältig behandle, so lege sie 50 000 engl. Meilen zurück, ehe sie einer Hauptreparatur bedürfe, die dann allerdings 3—400 Thlr. koste, weil das Durchbrennen des Dampferzeugers und Feuerkastens gewöhnlich zu erwarten stehen solle. Die Aktien der Liverpool-Manchester Bahn hätten um jene Zeit 198 bis 199 Prozent, die der Stockton-Darlington Bahn 400 Prozent gestanden!

In Frankreich hat Zuckschwerdt nur einige Pferdebahnen nach Kohlenwerken in Betrieb gesehen. In Belgien sagt er „hat mir die Brüssel-Mecheler Eisenbahn (bekanntlich Staatsbahn) in mancher Hinsicht noch besser gefallen, als die Liverpooler, einmal schien mirs, als wenn dort mehr Ordnung herrsche, und dann sind die Wagen schon noch zweckmässiger eingerichtet.“ Er beschreibt genau die Wagen (Berlinen, Diligencen, Charabancs und offene Waggons, die ersteren eine Art Salonwagen für hohe Herrschaften, die übrigen unserer jetzigen 1. bis 3. Klasse entsprechend), nennt die Personenpreise und erzählt, dass täglich in beiden Richtungen sechs Züge laufen. Die Waggons und Charabancs seien mit einfachen Nummern bezeichnet, die jedesmal vorgesteckt werden, in den Diligencen auch die Plätze numerirt. „Beim Bezahlen im Bureau bekommt man ein acquis, worauf die Nummer bemerkt ist, die man einzunehmen hat, und dieses wird während der Reise von einem Kondukteur als Legitimation eingefordert.“ Zuckschwerdt hat sich auch die Bahnhöfe möglichst genau angesehen, einfache Bretterbuden; er erwähnt, dass dieselben am äussersten Ende der Städte liegen, und dass Omnibusse die Stadt selbst durchfahren und die Reisenden rechtzeitig vor Abgang des Zuges zur Bahn befördern. Auch über die Bauart dieser Bahn hat sich Zuckschwerdt genau unterrichtet, insbesondere beschreibt er noch eingehend, wie es gemacht wird, die Wagen von einem Gleis in ein anderes zu bringen, was eine ganz einfache Manipulation sei. Güterverkehr war damals auf der Bahn noch nicht eingerichtet; man wollte damit warten, bis die Fortsetzung nach Antwerpen fertiggestellt sei.

Als nach der Antwort Rothers auf die Eingabe vom 23. November wiederum zwei Monate verstrichen, ohne dass der ersehnte Bescheid eintraf, während inzwischen immer neue Briefe von auswärts, insbesondere von Leipzig eintrafen, dass Aufträge auf Aktienzeichnung zurückgezogen würden, reiste Francke Mitte Februar nach Berlin, und erfuhr dort alsbald den Eingang der Allerhöchsten Entscheidung. Offizielle Mittheilung davon erhielt er in einem Schreiben Rothers vom 17. Februar, in welchem mit Bezug auf die XIV. Bedingung (Ausschluss anderer Schienenverbindungen zwischen Magdeburg, Halle und Leipzig) noch bemerkt wird, dass diese Zusicherung keiner ausdehnenden Erklärung unterliege, und auf anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen Leipzig und Magdeburg, sofern diese nicht in Anlegung einer Eisenbahn beständen, sondern z. B. in der Benutzung von Dampfwagen auf Chausséen, wenn sich solche dereinst als praktisch ausführbar erweisen sollte, keine Anwendung finde. — Die steuerfreie Einfuhr fremdländischer Eisen-

Mittheilung der Bedingungen vom 14. Februar 1836.

bahnschienen oder Ermässigung der Eingangsabgabe wird abgelehnt. Die inzwischen angestellten Ermittelungen über eine etwaige Beeinträchtigung der binnenländischen Industrie durch ein solches Zugeständniss waren zwar dahin ausgefallen, dass die schlesischen Eisenhütten überhaupt noch gar keine Vorrichtungen für Schienenfabrikation getroffen hatten, dass aber auch auf eine Mitbewerbung der rheinisch-westfälischen Hüttenwerke bei irgend bedeutenden Bestellungen vorderhand wenig zu rechnen sein werde. Die Schienen für die Nürnberg-Fürther Eisenbahn waren zwar auf dem Puddlingswerke zu Rasselstein bei Neuwied gefertigt; indessen hatte der Fabrikant so niedrige Preise stellen müssen, dass er dabei seine Rechnung nicht gefunden, und auch die übrigen Eisenwerke abgeschreckt hatte. Selbst die in Rheinland-Westfalen projektirten Eisenbahnen bestellten daher auch ihre Schienen in England. Das gewalzte englische Eisen kostete damals in Berlin einschliesslich Zoll 4 Thlr. für den Zentner, während man für das rheinische Eisen auf den Hütten 5 Thlr. verlangte. Gleichwohl erschien es der Regierung angemessen, „grundsätzlich" einer Eisenbahngesellschaft derartige Zusicherungen einer Steuerbefreiung nicht zu ertheilen, schon, um nicht störend in die Entwickelung der heimischen Eisenindustrie einzugreifen, welche, wie man annahm, bei weiterer Ausdehnung des Eisenbahnbaues auch für die Schienenfabrikation leistungsfähiger werden würde.

Berathungen des Komités über dieselben.

Zur vorläufigen Berathung der Bedingungen trat am 25. Februar das Komité zusammen. Da man einige erhebliche Einwendungen zu machen hatte, so reiste Francke in Begleitung des Kaufmanns Eichel nach Berlin, um in mündlicher Besprechung mit den Mitgliedern der Kgl. Staatsregierung sich über etwaige Aenderungen kurzer Hand zu verständigen. Dies gelang indess nicht, jedenfalls nicht in vollem Umfange. Nach Rückkehr seiner Bevollmächtigten von Berlin trat das Komité noch einmal in eine gründliche Erörterung jeder einzelnen Bedingung in zwei langen Sitzungen am 12. und 15. März 1836 ein. Die Protokolle über diese Sitzungen wurden zum Gebrauch für die Mitglieder des Komités gedruckt und, ausser an die Kgl. Staatsregierung, an eine grosse Anzahl von bekannten, um das Eisenbahnwesen verdienten Persönlichkeiten übersandt. Das Magdeburger Komité, vor Allem sein Vorsitzender, hatte allen Grund, sich auf diese gediegene Erörterung etwas zu Gute zu thun. Dieselbe ist auch nicht ohne nachhaltigen, praktischen Einfluss auf die preussische Eisenbahngesetzgebung geblieben. Als das Kgl. Staatsministerium aus Veranlassung einer Allerhöchsten Kabinetsordre vom 18. April 1836, betr. die damals projektirte Rhein-Weser-Bahn, es für geboten erachtete, noch einmal über die allgemeinen Bedingungen für den Eisenbahnbau in Berathung zu treten, wurden insbesondere auch die Magdeburger Protokolle vom 12./15. März in den Staatsministerialsitzungen als schätzenswerthes Material behandelt und auf das eingehendste berücksichtigt. Das Ergebniss dieser neuen Ministerialberathungen war — wie ich des Zusammenhangs wegen erwähnen muss — einmal die Niedersetzung einer besonderen Kommission zur Berathung über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, und sodann Vorschläge zu neuen, anderweiten und wesentlich abweichenden „Allgemeinen Bedingungen, welche bei denjenigen Eisenbahnunternehmungen, die für gemeinnützig und zur Genehmigung geeignet befunden worden, den weiteren Verhand-

lungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Konzession zu Grunde zu legen sind. Diese zweiten Bedingungen erledigen eine grosse Anzahl der Bedenken der Magdeburger gegen die ersten Bedingungen vom 14. Februar. Nach der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 11. Juni auf Bericht des Staatsministerii vom 3. Juni sollten dieselben an Stelle der Bedingungen vom 14. Februar treten.

Soweit die Berathungen vom 12./15. März das Eisenbahnkonzessionswesen im Allgemeinen zum Gegenstande hatten, war hiernach also auch für das Magdeburg-Leipziger Unternehmen das Ergebniss derselben ein fruchtbringendes, wenngleich der Stillstand der Arbeiten von weiteren vier Monaten immerhin zu bedauern war. Soweit indessen das Komité sich mit den ausschliesslich für sein Projekt erheblichen Theilen der Bedingungen vom 14. Februar beschäftigt hatte, war es weniger glücklich. Dasselbe versuchte wiederholt, einen Erlass oder wenigstens eine Ermässigung der Zölle für ausländisches Eisen zugestanden zu bekommen, indess ohne Erfolg. Die Staatsregierung beharrte auf dem früheren Standpunkt, dass es nicht angänglich sei, einer Privatgesellschaft derartige Begünstigungen zu gewähren, schon des Prinzips wegen. Ein interessantes Schlaglicht auf die zollpolitischen Anschauungen des Komités, die allerdings nicht wohl als unbefangene gelten dürfen, wirft es, dass dasselbe schliesslich bemerkt, auch für andere Bahnen in den Ländern des Zollvereins seien für den Eisenbahnbau entsprechende Vergünstigungen erbeten „und auf diese Weise dürfte eine allgemeine Befreiung der vereinsländischen Eisenbahnunternehmungen von jenem Zoll leicht zu erwirken sein, wenn es dem erleuchteten preussischen Gouvernement gefallen sollte, darin vorzugehen.“ Im Jahre 1836 eine Aufhebung der Eisenzölle!

Bahnbau über Halle. Von grösserer Wichtigkeit war aber ein anderer Punkt. Im Laufe der technischen Vorerhebungen hatte sich herausgestellt, dass die Terrainverhältnisse erheblich schwieriger seien, wenn man den ersten Plan, die Bahn von Magdeburg auf Halle und von Halle auf Leipzig zu bauen, ausführe, als wenn man in direkter Linie auf Leipzig baue und an geeigneter Stelle, etwa bei dem Orte Brehna (jetzt Station der Berlin-Anhaltischen Bahn zwischen Bitterfeld und Halle), eine Zweigbahn nach Halle anlege. Schon in seiner Instruktion für Zuckschwerdt, also Mitte August 1835, erwähnt Francke beiläufig, dass die Terrainverhältnisse auf der direkten Linie bedeutend günstigere seien. In dem Protokolle vom 12. März sind die Ergebnisse der technischen Ermittelungen und die auf dieselben sich gründenden finanziellen Berechnungen eingehend dargelegt. Der Unterschied der Terrainverhältnisse sei ein so bedeutender, dass, auch wenn an der Bedingung festgehalten werde, über Halle zu bauen, der billigste Weg von Magdeburg nach Brehna, von Brehna nach Halle und von Halle nach Leipzig führen werde. Dann sei aber die Entfernung von Brehna nach Leipzig direkt nur $3_{,43}$, dagegen die von Brehna über Halle nach Leipzig $6_{,03}$ Meilen, so dass, um Halle zu berühren, ein Umweg von $2_{,60}$ Meilen für jeden Transport erforderlich sei. Das Komité bittet demnach die Kgl. Staatsregierung, die Linie von Magdeburg auf Cöthen und von Cöthen direkt auf Leipzig mit einer Zweigbahn nach Halle zu genehmigen, eventuell aber mindestens die endgültige Entscheidung über die Richtung

der Bahn von nochmaligen Erhebungen staatlicher in Verbindung mit den Magdeburger Technikern abhängig zu machen.

Diese Aenderung des Projektes durchzusetzen, war der Hauptzweck Francke's schon bei seiner Anwesenheit Mitte Februar in Berlin. Der Begleitbericht, mit welchem er unter dem 20. März die Protokolle vom 12/15. März dem Geh. Rath Rother überreichte, behandelt fast ausschliesslich diesen Punkt. Francke meint, die Bedingung, über Halle zu bauen, sei lediglich deswegen in dieser strengen Form gestellt, weil diese Richtung in der Immediateingabe vom 17. Juni beantragt sei. Damals aber habe man die ganze Tragweite dieser Frage noch gar nicht übersehen können; man habe vor Allem noch nicht gewusst, dass die Terrainschwierigkeiten einen so bedeutenden Einfluss auf die Anlagekosten, und somit auf die Rentabilität eines Unternehmens hätten, sonst würde man sicherlich sich gehütet haben „einen Antrag zu formiren, der gegen die ersten Regeln streitet, die man bei einer solchen Anlage zu beobachten hat, und dessen Ausführung selbst die Ertragsfähigkeit und mithin die ganze Existenz der Bahn in Frage stellen würde". Damals habe man die Verbindung grösserer Städte mit der Schienenbahn für allein entscheidend gehalten, und somit seine Anträge ohne alle Rücksicht auf technische Schwierigkeiten gestellt. Hätte man das vortreffliche Terrain auf dem direkten Wege nach Leipzig gekannt — so vortrefflich, als bisher noch keine grössere Eisenbahnanlage aufweisen könne —, so wäre man gar nicht auf den Gedanken gerathen, auf einem bedeutenden Umwege ein viel weniger vortheilhaftes Terrain zu suchen und in Vorschlag zu bringen. Für diesen Mangel an Einsicht bei den ersten Urhebern des Projektes die Aktiengesellschaft zu bestrafen, erscheine unbillig. Francke hält aber auch nicht dafür, dass ausreichende staatswirthschaftliche, oder auch nur Billigkeitsgründe der Stadt Halle gegenüber vorhanden seien, um ein solches Opfer von der künftigen Aktiengesellschaft zu verlangen. „Die vorwaltende staatswirthschaftliche Rücksicht bei Anlegung von Eisenbahnen", sagt Francke schön und richtig, „kann keine andere sein, als der Vortheil des grossen Publikums, oder mit andern Worten, den Personen- und Waarenverkehr durch Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports zu beleben." Diesem Hauptgesichtspunkte gegenüber müsse der Vortheil einer einzelnen Stadt zurücktreten, umsoweniger aber könne man Magdeburg zumuthen, dies Opfer für Halle zu bringen, als durch die wirthschaftlichen Massnahmen der letzten Jahre — Beseitigung des Stapelrechtes in Magdeburg, die Elbschiffahrtsakte, den Eintritt Sachsens in den Zollverein — der Handel Magdeburgs ohnedies zum grossen Vortheile des Halle'schen Handels geschädigt sei.

Bezeichnend für die hochherzige Gesinnung Francke's und den edlen, uneigennützigen Geist, mit welchem er dem Unternehmen gegenüberstand, sind auch die Worte, in welchen er sich dagegen verwahrt, der künftigen Aktiengesellschaft vorzugsweise das Wort zu reden: „Ich verfechte", sagt er, „ein höheres Interesse, das Interesse einer volkreichen, dem Könige treu ergebenen Stadt, an deren Spitze ich stehe. Das Eisenbahnunternehmen nimmt zwar meine ganze Theilnahme in Anspruch, weil es für die Stadt segensreich werden kann, der ich vorstehe, und deshalb habe ich ihm meine Mitwirkung bei den Einleitungen und Vorarbeiten

gern gewidmet. Der künftigen Aktiengesellschaft werde ich dagegen nicht angehören, weil es mir nicht an Vertrauen, sondern an Mitteln fehlt, mich dabei zu betheiligen. Dennoch aber muss ich auch im Voraus für diese sprechen, wo es billig ist. Sie ohne ausreichende Gründe zwingen wollen, auf Umwegen, in schlechterem Terrain und mit viel grösseren Kosten zu bauen, sie dadurch nöthigen wollen, höhere Frachtsätze für Personen und Waaren in Anspruch zu nehmen, und so vielleicht die Konkurrenz mit der Saalschiffahrt und mit wohlfeilen Reisegelegenheiten nicht aushalten zu können, das hiesse: eine Härte, und mehr als das, eine Ungerechtigkeit, begehen, die umsoweniger an ihrer Stelle sein dürfte, als die Aktionairs doch ohne sichern Erfolg ein grosses Kapital an die Unternehmung wagen."

Kurz nach Abgang dieses Berichts reiste Francke nochmals nach Berlin, um durch mündliche Ueberredung sein Gesuch auch noch zu unterstützen. Es war Alles ohne Erfolg. Die Staatsregierung hatte gewichtige Gründe, auf das Gesuch zur Zeit jedenfalls nicht einzugehn. Einmal basirte die ganze Berichterstattung an den König auf die Richtung über Halle; Magdeburg sowohl als Halle sollten durch die Eisenbahn in ihren Interessen gefördert werden. Die Eingabe vom 17. Juni war ja auch von einem Mitgliede des Magistrats zu Halle mit vollzogen. Da war es nun Rother besonders auffallend, dass Magdeburg jetzt plötzlich und einseitig, ohne sich mit Halle ins Benehmen gesetzt zu haben, eine so wesentliche Aenderung beantragte; ja, dass man es gänzlich unterlassen hatte, die Bedingungen vom 14. Februar an Halle nur mitzutheilen. Diese Unterlassung machte die Regierung gegen die sachlichen, zwar wohlgemeinten aber doch wohl jedenfalls stark aufgetragenen, Ausführungen Francke's misstrauisch. Hiezu kam, dass wenige Tage vor Eingang des Berichts vom 20. März die Minister v. Rochow und Graf Lottum an Rother eine Eingabe des Stadtraths Wucherer vom 4. März mitgetheilt hatten, in welcher dieser sich darüber beklagte, dass ihm Francke nichts über den Eingang der Kabinets-Ordre vom 14. Februar gesagt habe, und die Besorgniss äusserte, es möchten Magdeburgischer Seits Schritte zur Entkräftung der Allerhöchsten Bestimmungen gethan werden. Rother hatte hierauf am 23. März an Wucherer geantwortet, dass derartige Schritte nicht geschehen, die Regierung also keine Veranlassung habe, auf die ausgesprochenen Besorgnisse vorweg einzugehen; dass er sich auch zunächst an das Magdeburger Komité wegen Mittheilung der Bedingungen wenden möge, welche dieses gewiss nicht weigern werde. Nun kommt unmittelbar nach Abgang dieses Schreibens der Bericht Francke's an. Also hatte Wucherer doch Recht, die ganzen Verhandlungen waren absichtlich hinter dem Rücken von Halle geführt, die Staatsregierung sollte überrumpelt werden? Rother gab seinem Befremden über dieses Verfahren in einer Antwort vom 29. März einen unverhohlenen Ausdruck. Er habe voraussetzen müssen, dass man sofort den Inhalt der Bedingungen vom 14. Februar Halle mitgetheilt, dasselbe auch zu den Berathungen über dieselben zugezogen habe. Wider sein Erwarten habe man dies nicht gethan. Er schlug daher rundweg ab, Allerhöchsten Orts eine Aenderung des Projektes zu beantragen. Zunächst solle man sofort an den Stadtrath Wucherer die bisherigen Verhandlungen übersenden, und der Stadt Halle Gelegenheit geben, selbst ihre Interessen wahrzunehmen, „welches der Erledigung der wichtigen Vorfrage über die Richtungslinie der Bahn

förderlicher sein werde, als wenn dies seitens der Staatsverwaltung ex officio geschähe." Auch eine Untersuchung der beiden in Vorschlag gebrachten Linien durch staatliche Techniker lehnt Rother ab. Alle diese Ermittlungen müssten von Magdeburg und Halle gemeinschaftlich angestellt, und der Regierung demnächst das gesammte Material, und zwar lediglich zur Entscheidung vorgelegt werden.

Es half nichts, dass auch der Oberpräsident, Staatsminister v. Klewitz, Francke's Gesuch in einem Berichte vom 28. März noch einmal befürwortete. Die Erwiderung auf diesen Bericht bestand in der Mittheilung einer Abschrift der Antwort vom 29. März.

Am 13. April zeigte daher das Komité an, dass dem Stadtrath Wucherer die nöthigen Mittheilungen nunmehr gemacht seien, man ihn auch um eine Zusammenkunft behufs Berathung über die Richtungslinie der Bahn gebeten habe. Am 26. Mai berichtet Francke über das Ergebniss dieser Berathungen, dass eine nochmalige technische Prüfung die früheren Angaben im vollsten Umfange bestätigt hätte. Gleichwohl habe man sich entschlossen, die Gegenvorstellung gegen den Bau der Bahn über Halle zurückzunehmen, den Versuch zu machen, ob sich auf der nunmehrigen Grundlage eine Aktiengesellschaft bilden lasse, und es den weiteren Verhandlungen des späteren Direktorii anheim zu geben, sich über die beste Linie der Bahn mit der Staatsregierung zu verständigen.

Bald darauf trafen mit einem längeren Erlass Rother's vom 19. Juni die 2. Bedingungen vom 11. Juni ein. Sie waren derart, dass das Komité es nunmehr für zeitgemäss erachtete, eine Einladung zur Aktienzeichnung zu erlassen.

Die Aktienzeichnung.

Die Einladung trägt das Datum des 9. Juli 1836. Sie ist unterzeichnet von sämmtlichen Mitgliedern des Komité's und enthält einen vollständigen Abdruck der allgemeinen Bedingungen vom 11. Juni, ausserdem weitere 23 Bedingungen, welchen sich jeder Aktionär durch Zeichnung der Aktien unterwerfe. Diese 23 Bedingungen regeln vor Allem die Formalitäten der Aktienzeichnung, der demnächstigen Konstituirung der Aktiengesellschaft, der Wahl des Ausschusses und des Directoriums. Die Zeichnungen müssen schriftlich auf einem vom Komité entworfenen Formular, welches an verschiedenen Orten zu haben war, geschehen und am 11., 12. und 13. August versiegelt, zu bestimmten Stunden an Mitglieder des Komité's auf dem Börsenhause abgegeben werden. Nach Einzahlung von 10 Prozent des Aktienkapitals ist eine Generalversammlung zu berufen, welche vom Komité geleitet, und in der ein Ausschuss von 24 Mitgliedern gewählt wird. Derselbe konstituirt sich und tritt dann an Stelle des Komité's, welches sich auflöst. Dem Ausschuss wird bis zur Feststellung der Statuten eine weitgehende Vollmacht zur Vertretung der Generalversammlung ertheilt. Er hat das Recht, zur Verwaltung der gemeinsamen Angelegenheiten ein Direktorium zu bestellen, welchem sodann die innere Geschäftsführung obliegt.

Sehr charakteristisch ist, vornehmlich im Vergleich mit dem Prospekt der Leipzig-Dresdener Bahn, die nüchterne, kühle, rein geschäftsmässige Weise, in welcher sich das Komité über die Bedeutung und die Erträge der Bahn ausspricht. „Der wahrscheinliche Reinertrag der Bahn", so lautet diese Stelle, „lässt sich mit einiger Zuverlässigkeit im Voraus nicht bestimmen, weil derselbe von vielen Umständen abhängt, über welche man

hinreichende Erfahrungen noch nicht hat sammeln können. Das Komité glaubt deshalb aller mehr oder weniger trügerischen Dividendenberechnungen sich enthalten, und mit der Bemerkung sich begnügen zu müssen, dass das Güterquantum, welches auf der altbewährten Handelsstrasse von Magdeburg nach Sachsen alljährlich verfahren wird, sehr bedeutend ist, und dass sich von der Anlage eines neuen, wohlfeilen und möglichst vollkommenen Kommunikationsmittels eine beträchtliche Vermehrung des Waaren- und besonders des Personenverkehrs erwarten lässt, zumal wenn die ebenfalls vorliegenden Pläne von Eisenbahnen zwischen Magdeburg und Braunschweig und zwischen Leipzig und Nürnberg zur Ausführung kommen sollten." Ausserdem enthält der Prospekt Näheres über die in Aussicht genommene Richtung der Bahn und erklärt, dass zum Bau und Betrieb des auf preussischem und anhaltischem Gebiete belegenen Theils — der sächsische Theil soll von der Leipzig-Dresdener Bahn gebaut werden — nach den bisherigen Kostenüberschlägen 2 300 000 Thlr. erforderlich seien. Es sollen demgemäss 23 000 Aktien, eine jede zu 100 Thlr., ausgegeben werden.

Trotz dieses Wegfalls einer jeden Reklame erwiesen sich die Befürchtungen einer ungenügenden Betheiligung des Publikums, welchen Francke wiederholt Ausdruck gegeben hatte, als ganz und gar ungerechtfertigt. Am Abend des 13. August, nach Schluss der Zeichnungen, konnte an Rother gemeldet werden, dass anstatt der Bedarfssumme von 2 300 000 Thlrn. im Ganzen 5 209 400 Thlr., also mehr als das Doppelte, gezeichnet sei, „ein Resultat", wie Francke hinzufügt, „das wenigstens die allgemeine Theilnahme des Publikums an dem Unternehmen auf eine erfreuliche Weise beurkundet."

Gewiss, diese Ueberzeichnung war ein Vertrauensvotum, aber nicht allein für die Güte der Bahn, sondern auch für die bisherige Behandlung dieser Angelegenheit und insbesondere den Oberbürgermeister Francke. Er hatte in dem kurzen Jahre, seit welchem er begonnen hatte, sich mit der Eisenbahnfrage zu beschäftigen, ausserordentliches geleistet. Er hatte sein Projekt mit grosser Gewandtheit bei mannigfachen Klippen vorbei und durch viele Untiefen hindurchgeführt; wenn er hie und da geirrt hatte, insbesondere bei seinen Vorstellungen an die Staatsregierung über die Richtung der Bahn, so darf man ihm dies nicht vorwerfen. Sein Irrthum entsprang einem übergrossen Interesse für das liebgewonnene Unternehmen, welches er nun auch in der seiner Meinung nach besten Gestalt der Ausführung nahe bringen wollte. Schon dieser erste Erfolg aber zeigt, dass die Staatsregierung richtig handelte, wenn sie in diesem Punkte seinen dringenden Bitten nicht nachgab und auf ihrem Standpunkte wenigstens so lange beharrte, bis die Nothwendigkeit, denselben zu verlassen, nicht durch blosse Besorgnisse, sondern durch wirkliche greifbare Thatsachen bewiesen wurde — und das ist bekanntlich niemals geschehen.

Die erste Generalversammlung. Ausschuss. Direktorium.

Der weitere Verlauf unserer Geschichte ist weniger reich an Gefährden und Wechselfällen. Die erste Generalversammlung der Aktionäre fand am 20. Oktober statt. Ihr Zweck war lediglich die Wahl des Ausschusses von 24 Mitgliedern. Der Ausschuss konstituirte sich noch unter Leitung des Komités in einer Sitzung vom 29. Oktober. Der Regierungspräsident v. Bismarck wurde zum Vorsitzenden, Kaufmann Schultze zu dessen Stellvertreter, Stadtrath Costenoble zum Schriftführer und Kaufmann Pfeffer zu dessen Stellvertreter erwählt, sämmtlich bis auf den ersten,

Mitglieder des Komités. Auch fast alle übrigen Mitglieder des Komités finden wir im Ausschuss wieder — ausser Francke selbst. Warum dieser fehlte, ergiebt die Anzeige des Ausschusses vom 8. November, dass er zur Verwaltung der gemeinsamen Angelegenheiten eine aus 6 Mitgliedern bestehende „interimistische Kommission", und als Vorsitzenden derselben Francke erwählt und bestellt habe. Aus dieser intermistischen Kommission ist später, nach einem Berichte des Ausschusses vom 6. März 1837 das Direktorium für die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn geworden. Vorsitzender desselben blieb Francke, sein Stellvertreter wurde Stadtrath Costenoble, die übrigen Mitglieder dieses ersten Direktorii der Bahn waren der Regierungs- und Baurath Mellin, der Stadtrath Cuny, die Kaufleute Carl Schultze und L. Zuckschwerdt.

Die praktische Leitung des Unternehmens blieb also auch jetzt noch in den Händen Francke's, sicherlich das beste, was geschehen konnte. Nach den Bedingungen vom 11. Juni oblagen dem Direktorium und Ausschuss zwei umfangreiche Arbeiten, erstens die Ausarbeitung der Statuten, und zweitens die Beendigung der technischen Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und des Bauplans. Erst nach Genehmigung des Statuts und der Bahnlinie, und nach der — bereits erfolgten — Zeichnung des vollen Aktienkapitals konnte die Konzession, und damit die Verleihung der Korporationsrechte und des Rechtes der Expropriation erfolgen. Als eine dritte, wie der Erfolg zeigte, nicht minder schwer zu erfüllende Bedingung trat hinzu die Abschliessung eines Vertrages mit der Postverwaltung. Die dreizehnte der Bedingungen vom 14. Februar hatte wenigstens im Allgemeinen, wenn auch in zu unbestimmter Art und Weise, Feststellungen über das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post getroffen. In den zweiten Bedingungen hiess es dagegen unter No. XIX, dass das Verhältniss zur Post in jedem einzelnen Falle nach bestimmten, vorgesehenen Grundsätzen besonders zu reguliren sei. Diese Grundsätze gipfelten darin, dass man sich einen vollständigen Konkurrenzbetrieb zwischen Post und Eisenbahn auf der Schiene dachte, wobei die Postverwaltung vor der Gesellschaft selbst und anderen Unternehmern den Vorzug geniessen sollte, dass das von ihr zu zahlende Bahngeld anders, d. h. niedriger zu bemessen war.

Statuten. Verhältniss zur Post.

Alle drei Arbeiten wurden sofort und gleichzeitig in Angriff genommen. Zur Förderung derselben war theils Francke, theils andere Mitglieder des Direktorii wiederum wiederholt in Berlin, da das Hin- und Herschreiben sehr zeitraubend war und meist doch nicht zu einem endgültigen Ergebniss führte. Bei dem Entwurf der Statuten machte die formelle Behandlung zuerst Schwierigkeiten. Das Direktorium hielt den Ausschuss für legitimirt, ohne Generalversammlung die Statuten mit der Regierung zu vereinbaren. Eine der Vorsicht wegen dieserhalb an Rother am 25. November 1836 gerichtete Anfrage wurde indessen am 16. Dezember dahin beantwortet, dass die Mitwirkung der Generalversammlung nicht zu entbehren sei. Jedoch erklärte sich Rother bereit, über den der Generalversammlung vorzulegenden Entwurf vorher mündliche kommissarische Erörterungen eintreten zu lassen, damit etwaige Bedenken der Regierung vor Vorlage des Entwurfs an die Generalversammlung ihre Erledigung finden könnten. Diese Verhandlungen fanden im Laufe des Februar 1837

statt, am 2. März wurde das Statut von der Generalversammlung genehmigt.

Damit war indess diese Angelegenheit noch nicht erledigt. Das Staatsministerium hatte seine Berathungen über die Eisenbahnbedingungen ununterbrochen fortgesetzt. Auch die Bedingungen vom 11. Juni 1836 waren nicht ohne Anfechtungen geblieben und erwiesen sich theils einer Ergänzung, theils der Aenderung bedürftig. Als die beiden schwierigsten zu lösenden Fragen stellten sich die Regelung des Verhältnisses von Post und Eisenbahn, sowie die seit Erlass der letzten Bedingungen neu aufgetauchte Erwägung eines staatlichen Heimfallrechtes nach einer bestimmten Zeit und in Verbindung damit die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft zur Amortisation des Aktienkapitals oder zur Zahlung einer Eisenbahnsteuer heraus. Die letztere Frage war zuerst aufgeworfen in den bedeutsamen Arbeiten von Camphausen und Hansemann, am ausführlichsten erörtert in dem im Januar 1837 erschienenen Werke Hansemann's: „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniss zum Staat". Ueber den unleugbaren Einfluss dieser hochbedeutsamen Schriften, voll von damals ganz neuen Gesichtspunkten, auf die Berathungen des Staatsministeriums waren die übertriebensten Gerüchte in den Kreisen der Aktienbesitzer verbreitet, die sehr wichtigen und nützlichen Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 über das Recht des Staates, die Bahnen nach 30 Jahren zu erwerben und die Eisenbahnsteuer, verdanken in der That diesen Anregungen ihren Ursprung. Eine Verständigung über diese Punkte wäre nicht schwer gewesen, wenn dieselben nicht vom Generalpostmeister mit der Frage der Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Post fortwährend verquickt worden — die Eisenbahnsteuer wurde als ein Aequivalent der der Post vermeintlich durch die Eisenbahnen hinterzogenen Einnahmen aufgefasst —, und diese letztere Frage durch den Generalpostmeister, Staatsminister v. Nagler, in einer heute kaum begreiflichen Weise hingeschleppt wäre. Da Nagler eingesehen haben mochte, dass sein Einfluss doch nicht hinreiche, um die Anlage der ihm im höchsten Grade widerwärtigen Eisenbahnen in Preussen ganz zu hintertreiben, so hielt er es wenigstens für angemessen, den Bau derselben so viel als möglich hinzuzögern, und seinen unaufhörlichen Bedenklichkeiten ist es wohl wesentlich beizumessen, dass in der That die Inangriffnahme der ersten Eisenbahnbauten länger als nöthig aufgehalten wurde.

Um durch die sich immer mehr in die Länge ziehenden Berathungen den Fortgang der bereits zugelassenen Unternehmungen nicht allzusehr aufzuhalten, kam das Staatsministerium schliesslich auf den Ausweg, für diese Unternehmungen die Postfrage unschädlich zu machen, indem in einem Erlass vom 21. Februar 1837 den verschiedenen Gesellschaften der Abschluss besonderer Verträge mit der Postverwaltung auf der Grundlage der Bedingung XIX. anheimgegeben wurde. Das erforderte zwar wieder eine Umarbeitung der Statuten, indess hierüber liess sich unschwer und in kürzerer Frist hinwegkommen. Der Erfolg bewies, dass dieses Vorgehen richtig war. So wurde denn endlich am 16. Mai 1837 ein Vertrag zwischen Bevollmächtigten der Magdeburg-Leipziger Bahn und des Staatsministers v. Nagler über das Verhältniss der Bahn zur Post abgeschlossen, welcher unter dem 22. Mai vom Minister v. Nagler genehmigt wurde, und in einem Bericht vom 14. Juni 1837 an den Finanzminister Grafen v. Alvens-

leben, der seit dem 8. April 1837 an Stelle Rother's die oberste Leitung der Eisenbahnangelegenheiten übernommen hatte, überreicht werden konnte.

Auch die Vorarbeiten und Kostenanschläge für das Projekt waren so weit gefördert, dass Franke dieselben mittelst Berichtes vom 12. März zur Genehmigung einreichen konnte. Noch nicht ganz fertig war man mit dem Saal-Uebergang bei Calbe. Der Kostenanschlag schloss mit einer Bedarfssumme von 2 300 000 Thlr., wovon also bereits 10 pCt. eingezahlt waren. Die Vorarbeiten gingen vom Ministerium ungesäumt an die beiden Regierungen von Magdeburg und Merseburg zur Prüfung. Die Herzoglich-anhaltische Regierung hatte die Genehmigung für die auf ihrem Gebiete belegene Strecke vorläufig ertheilt, und das Direktorium gab sich in dem Bericht vom 14. Juni der Hoffnung hin, dass, nachdem nunmehr Alles, was vor Ertheilung der Konzession erforderlich, seinerseits geschehen sei, und nur die Entscheidung der königl. Staatsregierung über das Statut noch ausstehe, auch die Konzession verliehen werden könne. Am 15. Juli überreichte das Direktorium noch eine Verfügung der Herzoglich anhaltischen Immediatkommission für die Eisenbahnangelegenheiten, vom 30. Juni, welche die endgültige Genehmigung der auf dem dortigen Gebiete belegenen Theilstrecke aussprach. Vorarbeiten.

Da man immer von Berlin noch nichts hörte — Anfang Juli war wiederum ein Immediatbericht des Staatsministeriums an den König erstattet — so bat Francke am 4. August noch einmal um eine wenigstens vorläufige Konzession, damit an das längst vorbereitete Werk Hand angelegt werden könne. Diese Bitte wurde in einem Erlass vom 13. August gewährt. Der Finanzminister äusserte sich über das Statut und erklärte sich bereit, im Falle einer Beseitigung seiner Bedenken die Verleihung der Korporationsrechte und des Expropriationsrechts an die Gesellschaft an Allerhöchster Stelle zu befürworten. Konzession.

Mit lebhaftem Danke wurde dies Anerbieten angenommen. Schon in einem Berichte vom 7. September konnte das Direktorium mittheilen, dass der Ausschuss, welcher hierzu von der Generalversammlung am 2. März sich hatte besondere Vollmacht ertheilen lassen, die gewünschten Aenderungen der Statuten vorgenommen habe. Es wurde daher um Erwirkung der vorläufigen Konzession, wenn irgend thunlich, vor dem 29. September gebeten, da an diesem Tage die dritte Generalversammlung stattfinden werde, welcher man gern von dieser erfreulichen Wendung Kenntniss geben möchte. — Obgleich in Folge dieser Eingabe schon unter dem 16. September an den König im Sinne der Antragsteller berichtet wurde, liess sich die Sache doch nicht so schnell erledigen, um so weniger als noch einmal eine gar nicht vorauszusehende Störung eintrat. Der Herzog von Anhalt hatte nämlich in der Zwischenzeit dem Könige gegenüber den Wunsch ausgesprochen, dass auch Dessau von der Magdeburg-Leipziger Bahn berührt werden möge. Der König erforderte hierüber Bericht des Ministers, und als, vor Erstattung dieses Berichtes, der Immediatbericht vom 16. September eintraf, trug Se. Majestät zwar kein Bedenken, die beigefügte Allerhöchste Ordre zu vollziehen, befahl jedoch, dass vor Erledigung der Wünsche des Herzogs von Anhalt die Konzession der Gesellschaft nicht ausgehändigt werden dürfe. Bei näherer Prüfung dieser Wünsche ergab sich nun im Ministerium, dass sich dieselben nicht auf die Magdeburg-Leipziger Bahn, sondern auf die, damals ebenfalls pro-

jektirten Bahnen von Berlin nach Riesa, nach Halle und nach Dessau und Cöthen zum Anschluss an die Leipzig-Dresdener und Magdeburg-Leipziger Bahn bezögen, und hier selbstverständlich Berücksichtigung finden konnten, während es gar nicht angänglich sei, die Magdeburg-Leipziger Bahn über Dessau zu führen. In diesem Sinne wurde unter dem 23. Oktober an den König berichtet und zugleich um die Ermächtigung für den Finanzminister gebeten, die Bahnlinie und den Bauplan selbstständig festzusetzen.

Nunmehr war die Sache reif zum Spruch. Mittelst Allerhöchster Ordre vom 13. November 1837 wurde das Statut bestätigt und der Gesellschaft die erbetenen Rechte verliehen. Ich lasse die Urkunde im Nachstehenden in ihrem Wortlaute folgen:

Auf Ihren Bericht vom 16. September d. J. will Ich der Aktiengesellschaft, welche zum Zweck der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle auf Leipzig bis zur Sächsischen Grenze unter dem Namen: Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zusammengetreten ist, die Rechte einer Korporation hiermit verleihen, und das in der wieder anliegenden gerichtlichen Verhandlung vom 6. September d. J. enthaltene Statut dieser Gesellschaft hierdurch bestätigen, jedoch mit der Maassgabe, dass die nach §. 16 zur Ansammlung eines Reservefonds jährlich anzulegende Summe in keinem Falle mehr als 2 pCt. des Anlagekapitals betragen darf. Dabei setze Ich aber ausdrücklich fest, dass die gedachte Gesellschaft allen Bestimmungen und Bedingungen, welche über die Verhältnisse zum Staat und zum Publikum für die Eisenbahn-Unternehmungen im Allgemeinen oder für das in Rede stehende Unternehmen insbesondere noch ergehen werden, ebenso nachzukommen verbunden bleibt, als wenn solche dieser Verleihung und Bestätigung beigefügt wären, indem Ich zugleich bestimme, dass zur Festsetzung der Bahnlinie und des Bauplans für die obengedachte Eisenbahn Ihre Genehmigung vorbehalten bleiben soll.

Auch will Ich, im Anerkenntnisse der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft für die Ausführung der Bahn in der festzusetzenden Linie, sowie der dazu gehörigen Anlagen das Recht: die dazu erforderlichen Grundstücke im Wege der unfreiwilligen Expropriation eigenthümlich zu erwerben, oder vorübergehend zu benutzen, hierdurch in eben dem Maasse und Umfange bewilligen, wie solches für die Anlage öffentlicher Kunststrassen gesetzlich besteht, mit der Bestimmung, dass dieses Recht nur unter besonderer Leitung der Regierungen resp. zu Magdeburg und zu Merseburg ausgeübt werden darf. Die gegenwärtige Verleihung und Bestätigung, deren Widerruf Ich Mir vorbehalte, falls das Statut oder eine der ergangenen oder vorbehaltenen Bestimmungen und Bedingungen verletzt oder nicht befolgt würde, ist nebst dem Statut durch die Amtsblätter der gedachten beiden Regierungen bekannt zu machen.

Berlin, den 13. November 1837.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister,
Grafen v. Alvensleben.

Der Finanzminister übersandte dem Direktorium die Konzession in einem Erlass vom 22. November, in dem er gleichzeitig auf eine Eingabe vom 10. November den Bescheid ertheilte, dass die Spurweite der Bahn im Lichten der Schienen auf 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll englisch zu bemessen sei, welche auch von den Nachbarstaaten angenommen worden, da es von Interesse sei, auf eine Uebereinstimmung der Spurweite auf den Hauptbahnen zu halten.

Endlich war man jetzt so weit, um an die Ausführung des Unternehmens herangehen zu können. Nur Eines fehlte noch, die Genehmigung der technischen Vorarbeiten. Dieselben lagen um jene Zeit noch der Oberbaudeputation vor, deren zustimmende Aeusserung vom 16. Dezember (unterschrieben an erster Stelle von Schinkel) erst dem Kriegsministerium zu unterbreiten war. Die Regierungen hatten keine wesentlichen Bedenken erhoben. Rückständig waren noch die Projekte für die bei Calbe anzulegende Saalbrücke. Als Francke daher seinen ehrbietigen Dank für die schleunige Mittheilung der Konzession in einem Berichte vom 25. November aussprach, bat er gleichzeitig um Genehmigung mindestens derjenigen Theile des Projekts, welche nicht beanstandet seien, damit sofort der Grunderwerb und spätestens im Früjahr 1838 der Bau dieser Theile in Angriff genommen werden könne. Wiederum vergingen zwei Monate, diesmal, wie es scheint, besonders ängstlicher Sorge, ehe die Genehmigung erfolgen konnte. Der Oberpräsident der Provinz Sachsen, Graf Stollberg, sah sich veranlasst, in einem Bericht vom 15. Januar 1838 das Gesuch des Direktorii noch einmal zu unterstützen. Es sei dringend wünschenswerth, der Gesellschaft die Gelegenheit zu gewähren, die Ausführung des Werkes durch zeitige Aufforderungen der Arbeiter, Kontrakte u. s. w. zu sichern. Nicht nur, dass die Aktien im Kurse gesunken seien, so wolle auch selten Jemand Ankäufe darin machen, auch dürften sich, wenn die Umstände so fortdauern und event. eine zweite Anzahlung hinsichtlich der Eisen- und Maschinenankäufe in England nöthig werden sollte, bevor die Erdarbeiten begonnen hätten, hie und da Schwierigkeiten finden. Inzwischen aber waren die Projekte vom Kriegsminister am 20. Januar zurückgekommen, und in einem Erlass vom 24. Januar wurde die Genehmigung des ganzen auf preussischem Gebiete belegenen Theils der Bahn, mit Ausnahme der Saalbrücke, ausgesprochen.

Genehmigung der Vorarbeiten. Ausführung der Bahn.

Nun ging das Direktorium mit allem Nachdruck an die Arbeit, zunächst den Grunderwerb. Das Expropriationsgeschäft — denn sehr bald ergab sich, dass eine gütliche Verständigung über den Preis des Grund und Bodens, den man durchschnittlich auf 200 Thlr. für den Morgen geschätzt hatte, viel seltener thunlich war, als man erwartet hatte — konnte in grösserem Umfange erst begonnen werden nach Eintritt des Frühjahrs, als die Felder vom Schnee befreit waren. Dasselbe wurde wesentlich vereinfacht dadurch, dass die Regierung der Gesellschaft gestattete, den Grund und Boden sofort nach der Taxation und gegen Bestellung einer bei der Regierungshauptkasse einzuzahlenden Kaution in Höhe des Taxwerthes, welche bis zur Zahlung der Gelder zum gerichtlichen Depositum von der Gesellschaft mit 5 pCt. zu verzinsen war, in Besitz zu nehmen.

Die Mittheilungen, welche in der vierten Generalversammlung am 23. Mai 1838 über den Stand und Fortgang der Bauarbeiten, sowie

über die ersten Rechnungsabschlüsse gemacht werden konnten, waren daher sehr erfreulicher Natur. Ueber den Gang der Arbeiten, die Abrechnungen und wichtigere, während des Bau's eintretende Ereignisse wurden ausserdem von Zeit zu Zeit Berichte veröffentlicht. Der erste derselben ist vom 14. Juni 1838, ihm folgten bis zu der ersten, nach Vollendung der ganzen Bahn abgehaltenen Generalversammlung vom 15. Mai 1841, sechs weitere vom 17. November 1838, 23. Mai 1839 (zugleich für die fünfte Generalversammlung am 30. Mai), 15. Februar 1840 (zugleich für die sechste Generalversammlung am 27. Februar 1840) und 16. Mai 1841, welch' letzterer der siebenten Generalversammlung vom 15. Mai 1841 erstattet war. — Ein sozusagen offiziöser Bericht des Direktorii wurde ausserdem am Sylvestertage 1839 durch einen anonymen Aktionär in der Magdeburger Zeitung veröffentlicht zwecks Vorbereitung des grösseren Publikums auf das vieler Orten Besorgniss erregende Ereigniss, dass der Kostenanschlag zur Fertigstellung der Bahn nicht ausreichte, vielmehr ein Mehraufwand von 700 000 Thlr. erforderlich war.

Die Berichte zeigen, mit welcher Umsicht und welchem praktischen Geschick die Ausführung des Bau's in die Hand genommen, geleitet und zum glücklichen Ende geführt wurde. Eine besondere Anerkennung verdient es, dass die ganze Bahn für den Personenverkehr nach einer Zeit von nicht $2^1/_2$ Jahren vollendet war, eine damals bei einer fast 16 Meilen langen Bahn gewiss sehr achtungswerthe Leistung.

Schon aus dem ersten Bericht geht hervor, wie sorgfältig alle Vorbereitungen getroffen waren, um sogleich nach Genehmigung auch Hand an's Werk zu legen. Im Oktober 1837 hatte ein Bevollmächtigter der Gesellschaft mit der Rhymney iron company in London Kontrakte wegen der Schienenlieferung zum Preise von 10 £, $13^1/_2$ Schiling für die Tonne, abgeschlossen. Die Schienen waren Mitte 1838 zum Theil schon an Ort und Stelle. Das Schienenbefestigungsmaterial wurde in Schlesien fabrizirt, die Lieferung der Hölzer zum Oberbau war dort ebenfalls in Bestellung gegeben. Die Bahnstrecke war in 12 Sektionen eingetheilt, mit den Erdarbeiten auf der ersten Sektion war im April 1838 begonnen, auch für die meisten übrigen Sektionen waren Kontrakte abgeschlossen, und die Ausführung zum Theil bereits angefangen, so dass dieselben alle bis Ende 1839 fertig gestellt werden sollten. Die Lieferung der Lokomotiven sollte durch „die berühmte Maschinenfabrik Sharp, Roberts & Comp. in Manchester" erfolgen, für die Personen- und Güterwagen wurden Modelle aus England beschafft, nach welchen dieselben mit Ausnahme der gleichfalls in England bestellten Räder, in Deutschland gearbeitet werden sollten. Ein Techniker war nach Manchester geschickt, um dort den Bau der Lokomotiven zu studiren. — Nachdem diese wichtigen Kontrakte für die Ausführung des Werks abgeschlossen, hatte man den Kostenanschlag revidirt, und glaubte, ausser dem im Kostenanschlag ausgeworfenen Betrag von 72 867 Thlr. für unvorgesehene Fälle noch eine Ersparniss von 20 896 Thlr. in Aussicht nehmen zu können. Von grosser Wichtigkeit war es endlich für die Aktionäre, dass die inzwischen in Berlin gebildete „Berlin-Sächsische" (jetzt Berlin-Anhaltische) Eisenbahngesellschaft beschlossen hatte, eine Bahn von Berlin nach Cöthen zum Anschluss an die Magdeburg-Leipziger Bahn zu bauen. Der Personenverkehr zwischen

Berlin und Magdeburg und Berlin und Leipzig fiel hierdurch auch der Magdeburg-Leipziger Bahn zu.

Der zweite Bericht stellt einen erfreulichen Fortgang der Arbeiten in allen Sektionen, die prompte Ausführung der verschiedenen Lieferungskontrakte fest, er erwähnt, dass 27 Personenwagen von 3 Klassen in Berlin in Bestellung gegeben seien. Mit den veranschlagten Kosten glaubt man auszukommen, wenngleich der Grunderwerb den Anschlag überschreiten werde. Man könne jedoch schon jetzt übersehen, dass diese Ueberschreitung sich auf höchstens 70 000 Thlr. (den Fonds für unvorhergesehene Fälle) belaufen werde.

Auch der Generalversammlung vom 30. Mai 1839 konnten befriedigende Mittheilungen gemacht werden, wenngleich schon von einer Erhöhung des Geldbedarfs in Folge der Erweiterung des Bahnhofs in Cöthen, der erforderlichen Mehrbeschaffung von Betriebsmaterial, der Nothwendigkeit einer Herstellung umfassender Bahnhofsbauten in Magdeburg u. A. die Rede ist. Die hiezu nöthigen Gelder werde man indess seiner Zeit leicht beschaffen können; der Betrag derselben lasse sich zwar noch nicht angeben, das Direktorium fühle sich jedoch verpflichtet, diesen Punkt den Aktionären gegenüber schon jetzt zur Sprache zu bringen, schon um jeden Vorwurf einer Verheimlichung von sich abzuwehren. — Der Bericht erwähnt den Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, wodurch das Verhältniss der Gesellschaft zum Staat seine endgiltige Regelung gefunden habe; in demselben wird die Betriebseröffnung auf der Strecke von Magdeburg bis Schönebeck für den Juli des Jahres in Aussicht genommen.

Am 29. Juni 1839 wurde die Bahn von Magdeburg bis Schönebeck, (zwei Meilen) für den Personenverkehr auch in der That eröffnet. Am 9. September folgte die Betriebseröffnung bis zur Saale in der Nähe der Stadt Calbe. Auf der Bahn waren bis zum 8. September von Magdeburg bis Schönebeck schon 70 831 Personen gefahren, hierzu kamen in den folgenden 5 Tagen auf der ganzen Bahn weitere 4910 Personen, also im Ganzen in den nicht ganz $2^1/_2$ Monaten vom 30. Juni bis 13. September 75 741 Personen.

Nunmehr liess sich aber allmählig mit Sicherheit übersehen, nicht nur, dass der Kostenanschlag um etwa 600 000 Thlr. zu niedrig war, sondern auch, dass man recht bald an die Beschaffung weiterer Mittel denken müsse. Die neun ersten Einzahlungen auf die Aktien waren geleistet, die zehnte musste auf die Zeit vom 9. bis 21. März ausgeschrieben werden; damit waren die verfügbaren Mittel erschöpft. Die Generalversammlung zur Beschlussfassung über die Beschaffung des Mehrbedarfs wurde schon auf den 27. Februar, also einen etwas früheren, als den gewöhnlichen Termin einberufen. Indessen daneben erschien es zweckmässig, das Publikum über den Stand der Dinge vorher aufzuklären, und es war nicht ungeschickt, dass diesmal das Direktorium nicht selbst zum Worte griff, sondern einen Aktionär über die Lage der Verhältnisse unterrichtete, und ihn in den Stand setzte, seinerseits das Direktorium sogleich zu rechtfertigen. Ein erheblicher Mehrbedarf hatte sich herausgestellt bei der Grundentschädigung, weil ein grösseres Areal erforderlich und die Preise höher waren, als der Anschlag annahm; bei dem Oberbau hauptsächlich in Folge der Vergrösserung und Vermehrung der Ausweichestellen; bei den Gebäuden und Werkstätten, welche in Magdeburg und Cöthen in grösserer Zahl

und grösserem Umfang herzustellen waren, als der Anschlag annahm, und endlich bei dem Titel: Betriebsmittel. Lokomotiven und Wagen waren theurer und die Zahl derselben, musste mit Rücksicht auf den Anschluss der Berlin-Anhaltischen Bahn in Cöthen, vermehrt werden. Da andererseits bei einigen Titeln Ersparnisse in Aussicht standen, und ein Dispositionsfonds für unvorhergesehene Fälle vorhanden war, so stellte sich nach Abzug derselben der gesammte Mehrbedarf auf rund 561 800 Thlr. Um auch einen Betriebsfonds zu haben, wollte man jedoch lieber das Anlagekapital um 700 000 Thaler vermehren, dasselbe betrug dann rund 3 Millionen Thaler. Mit Recht meint der Bericht vom 15. Februar, dass desungeachtet die Kosten der Bahn, 210 526 Thlr. für die preussische Meile, noch immer nicht hoch seien, und dass die Aktionäre mit Zuversicht auf einen angemessenen Zinsgenuss von ihrem Anlagekapital rechnen könnten.

Ueber die Formalitäten zur Erlangung der Konzession zu einer Prioritätsanleihe hatte sich das Direktorium vorher vertraulich mit der Königlichen Staatsregierung ins Benehmen gesetzt und verständigt. Die Generalversammlung vom 27. Februar 1840 beschloss nach der Vorlage des Direktorii, und auf den Bericht des Finanzministers wurde durch Allerhöchste Ordre vom 28. März 1840 ein Nachtrag zum Statut der Gesellschaft genehmigt, in welchem dieselbe das Recht erhielt, für 700 000 Thlr. vierprozentige Prioritätsaktien auszugeben.

Die Nothwendigkeit einer Vermehrung des Anlagekapitals war der letzte unangenehme Zwischenfall. Denn wenn das Direktorium diese Nothwendigkeit auch als ein erfreuliches Ereigniss darstellte, weil hierdurch die Entwickelungsfähigkeit der Bahn bewiesen werde, so muss doch Francke bei seiner peinlichen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, die Nachforderung, und das in derselben liegende Zugeständniss eines, wenn auch gewiss verzeihlichen Irrthums, recht unerfreulich gewesen sein. Im Uebrigen wurde die Gesellschaft, nachdem sie glücklich die Konzession und die Genehmigung der technischen Vorarbeiten — die s. Z. vorbehaltene Genehmigung der Projekte für den Saal-Uebergang erfolgte unter dem 18. Juli 1838, ohne dass hierdurch der Fortgang des Baues der Bahn aufgehalten wurde — erhalten, von anderweiten Aergernissen erheblicher Natur glücklich verschont. Freilich blieb sie nicht ganz unbehelligt von dem Unverstande, der Missgunst, der Gewinnsucht Einzelner, und einige charakteristische Vorgänge dieser Art möchte ich nicht ganz mit Stillschweigen übergehen.

Zwischenfälle.

Mehr der Kuriosität wegen erwähne ich die Immediatvorstellung eines Ackergutsbesitzers W. in der Nähe von Magdeburg vom 17. August 1835, in welcher erstens gebeten wird, die Landwirthe, deren Aecker von der projectirten Magdeburg-Leipziger Eisenbahn durchschnitten würden, recht reichlich zu entschädigen, jedoch lieber noch den Bau der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn ganz, wenigstens aber auf recht lange Zeit hinauszuschieben; zweitens der König inständigst ersucht wird, sich und auch den allgeliebten Kaiser von Russland gegen etwaige teuflische Anschläge der Polen während der bevorstehenden Manöver bei Kalisch durch Anlegung eines Panzerhemdes zu schützen. — Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen beiden Bitten wird nicht weiter darzulegen versucht. Seine Eisenbahnbitte begründet indess W. durch Bezugnahme auf einen Artikel in der Magdeburgischen Zeitung vom 3. Juli 1835, in welchem die bekannten Gründe gegen den Bau der Eisenbahnen aufge-

führt, und vor Allem eine sehr bedauerliche Schädigung der Landwirthschaft vom Eisenbahnbau befürchtet wird. Der Landmann werde höhere Zinsen zahlen müssen, er werde, „wenn die Pferde ausser Cours kommen, weil wir mit Dampf fahren, keinen Hafer mehr bauen können, und sowohl an Hafer, Heu und Stroh einen wesentlichen Verlust erleiden, während wir für Kohlen, die wir nicht, wenigstens nicht in Preussen haben, das Geld noch ausser Landes senden."

Eine andere, kurz nach der Beendigung der Aktienzeichnung, am 5. September 1836, seitens einer Anzahl Magdeburgischer Kaufleute an Rother gerichtete Beschwerde war weniger harmloser Natur. Ich habe bereits darauf aufmerksam gemacht, welchen Widerwillen die Staatsregierung gegen die Börsenagiotage empfand, und wie auch Francke in aufrichtigster Uebereinstimmung mit dieser Anschauung sich bemühte, auf thunlichste Einschränkung der reinen Papierspekulation bei Gelegenheit der Aktienzeichnung hinzuwirken. Trotz aller Bemühungen gelang ihm die Erreichung dieses Zieles nicht ganz. Das Aktienkapital war, wie wir sahen, um mehr als den doppelten Betrag überzeichnet. Das Komité hatte sich in der Einladung zur Aktienzeichnung für diesen Fall vorbehalten, die Grundsätze, nach welchen die Vertheilung der Aktien stattfinden solle, durch eine besondere Kommission von 5 Mitgliedern feststellen zu lassen. Hiernach war, wie Francke in einer durch die Zeitungen veröffentlichten Bekanntmachung vom 13. August mittheilte, verfahren, und in einer ebenfalls veröffentlichten Erklärung vom 25. August wurden die Grundsätze dargelegt, welche die Kommission bei Zutheilung der Aktien angenommen hatte. Es waren, nach Ausstossung einer Anzahl formell oder materiell ungültiger Zeichnungen, „jedem Komitémitgliede als solchem eine schon vor längerer Zeit im Voraus bestimmte angemessene Anzahl Aktien unverkürzt bewilligt worden", ferner waren die Zeichnungen einer Anzahl um das Unternehmen verdienter Personen, sowie die am ersten Tage erfolgten Zeichnungen von fünf oder weniger Aktien, unverkürzt berücksichtigt. Die übrigen Zeichnungen waren verhältnissmässig herabgesetzt, wobei man den Zeichnern des ersten Tages und geringerer Beträge einen gewissen Vorzug vor den späteren Zeichnern bedeutenderer Summen gewährt hatte, übrigens aber, wie es wörtlich heisst, „von dieser Regel in allen Fällen, in denen das wahre Interesse der Gesellschaft und die eine oder andere Billigkeitsrücksicht eine Ausnahme zu erheischen schien, abgewichen war". Die Komitémitglieder selbst hätten sich freiwillig einer besonders starken Reduktion unterworfen und insbesondere ihre Zeichnungen vom dritten Tage gänzlich gestrichen. In der Erklärung heisst es am Schlusse, dass man sich zwar nicht verhehle, durch dieses Verfahren nicht Jedermann befriedigt zu haben, indessen mit dem Bewusstsein beruhige, sich nur durch sachliche, niemals durch persönliche Rücksichten habe bestimmen zu lassen, und Gegenvorstellungen nicht annehmen könne, da der disponible Vorrath von Aktien vollständig vertheilt sei.

Das Verfahren war ein etwas patriarchalisch-gemüthliches, wenngleich nach den Zeichnungsbedingungen formell gewiss berechtigt. Da nun trotz aller Vorsichtsmaassregeln das eintrat, was man verhüten wollte, d. h. die Aktien während und nach der Zeichnung im Kurse stiegen, und da es gar keine Mittel und Wege gab, den glücklichen Empfängern von Aktien

die Realisirung des durch die Steigerung erzielten Gewinns durch Abtretung ihrer Rechte zu verbieten, was Wunder, dass diejenigen Personen, welchen es nicht gelungen war Aktien überhaupt, oder so viel Aktien zu bekommen, als sie gern gehabt hätten, entrüstet über diese Benachtheiligung der Vertheilungskommission den Vorwurf der Parteilichkeit machten? Die Beschwerde vom 5. September 1836 richtete sich hauptsächlich gegen die übermässige Bevorzugung der Komité - Mitglieder mit Ausnahme Francke's. Die Kommission hatte jedem Komité - Mitglied vorweg 250 Stück, Francke 500 Stück Aktien zugetheilt. Francke hatte von dieser Vergünstigung keinen Gebrauch gemacht. Andere Mitglieder sollten indessen, wie die Beschwerdeführer behaupteten, von den ihnen zugetheilten Aktien erhebliche Beträge mit Agio weiter veräussert haben. Die Beschwerde wurde von Rother dem Oberpräsidenten zur Aeusserung übersandt. Dieser überreichte am 22. Oktober eine Erklärung des Eisenbahn-Komité's, welches sich auf seine Berechtigung zu dem eingeschlagenen Verfahren berief, zugab, dass einzelne Komité-Mitglieder mit den Aktien Handel getrieben hätten, indessen eine Verantwortlichkeit des Komité's als solchem hiefür mit aller Entschiedenheit ablehnte. Damit liess die Regierung die Sache auf sich beruhen. Weiter blieb ihr auch wohl nichts übrig. Es handelte sich eben um einen Missstand, welcher nur dann zu vermeiden gewesen wäre, wenn man den Bau der Bahn durch eine Aktiengesellschaft überhaupt nicht zugelassen hätte.

Dass eine Reihe von Beschwerden über eine zu niedrige Taxe bei der Expropriation auch an das Ministerium gelangte, ist keine auffallende Erscheinung. Die Beschwerdeführer wurden auf den Rechtsweg verwiesen, die Regierung mischte sich in diese Fragen gar nicht ein. Nur eine Beschwerde berührte doch in Berlin recht unangenehm: Die Eisenbahn durchlief auf eine Strecke von etwa $3^1/_2$ Meilen das der Stadt Halle gehörige Jagdrevier. In der Besorgniss, dass das Wild durch die Eisenbahn verscheucht, der Wildstand also vermindert, und hiedurch die der Gemeinde aus der Verpachtung der Jagd erwachsenden Einnahmen (angeblich ganze 1 200 Thlr. jährlich) geschmälert werden möchten, hatte der Magistrat eine Entschädigung wegen dieser Beeinträchtigung der Jagdnutzung verlangt, war aber von der Gesellschaft und auch von der Regierung in Merseburg abgewiesen. Er wandte sich nunmehr in einem Gesuch vom 31. Oktober 1838 an den Minister des Innern und der Polizei, welcher die Beschwerde an den Finanzminister abgab. Bei diesem kam aber der Magistrat schön an! In dem Bescheide spricht der Finanzminister sein Befremden darüber aus, dass, nachdem von Seiten des Magistrats Alles aufgeboten worden, um die Eisenbahn im Interesse der Stadt Halle über diesen Ort geführt zu sehen, und diesem Wunsche nur durch einen bedeutend höheren Kostenaufwand habe entsprochen werden können, der Magistrat sich nicht scheue, hinterdrein wegen eines so geringfügigen Gegenstandes mit Entschädigungsansprüchen hervorzutreten. Der Minister könne sich nicht veranlasst finden, diesen Ansprüchen irgend Vorschub zu leisten." — Der Magistrat zu Halle fühlte aus diesem Bescheide das Missfallen des Ministers über seine Begehrlichkeit heraus, und nahm Veranlassung sich nachträglich zu entschuldigen, womit auch diese Sache ihre Erledigung fand. —

Vollendung der Bahn. Austritt Francke's aus dem Direktorium.

Die Vollendung des Restes der Bahn ging schneller von statten, als man in dem Berichte vom 15. Februar 1840 angenommen hatte. Am 19. Juni 1840 wurden die Fahrten bis Cöthen, am 23. Juli bis Halle ausgedehnt; am 18. August 1840 wurde die ganze Bahn für den Personenverkehr eröffnet, woran sich am 1. November 1840 die Einrichtung regelmässiger Güterzüge anschloss. Bei Eröffnung der Bahn für den Personenverkehr war der damalige hochverdiente Referent des Ministerii in Eisenbahnsachen Geh. Finanzrath v. Pommer-Esche gegenwärtig.

Hiermit hatte auch der inzwischen zum Geheimen Regierungsrath ernannte Oberbürgermeister Francke die grosse Aufgabe, die er sich fünf Jahre vorher gestellt hatte, in glänzender Weise gelöst. Das grosse Werk war vollendet und Francke legte am Schlusse des Jahres 1840 den Vorsitz im Eisenbahndirektorio nieder; er konnte sich aber dem Wunsche der Gesellschaft, wenigstens als Ehrenmitglied des Direktorii dem Unternehmen auch fernerhin seine Theilnahme zu bewahren, nicht entziehen. Dem Minister Graf Alvensleben zeigte Francke dies am 27. Dezember 1840 an. Der Minister beantwortete die Anzeige mit folgendem Schreiben am 12. Januar 1841:

„Aus Ew. Hochwohlgeboren Anzeige vom 27. v. M. habe ich mit Bedauern ersehen, dass Ihre Geschäfte es Ihnen nicht gestatten, an der Spitze des Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Unternehmens zu verbleiben, da es auch im allgemeinen Interesse erwünscht hätte sein müssen, Ihre umsichtige und kräftige Leitung, welcher an dem Zustandebringen und der gelungenen Ausführung des Werks ein so wesentlicher Antheil gebührt, dem Unternehmen wenigstens noch in den ersten Jahren des Betriebes erhalten zu sehen, bis sämmtliche Verhältnisse fest geordnet und begründet wären. Indem Ew. Hochwohlgeboren gegenwärtig diese Leitung aufgeben, kann ich nicht umhin, Ihnen meine volle Anerkennung Ihrer einsichtsvollen und verdienstlichen Bemühungen um jenes grossartige und gemeinnützige Werk mit dem Wunsche auszudrücken, dass dasselbe durch erfreuliches Gedeihen Ihnen für die manchen Anstrengungen Ersatz gewähren möge, welche das Zustandebringen und die Ausführung des Unternehmens während einer Reihe von Jahren für Sie mit sich gebracht hat.“

Schluss.

Mit diesen Worten ehrenvoller Anerkennung für den Begründer der Magdeburg-Leipziger Bahn darf ich meine Arbeit nicht ganz schliessen. Zur Vervollständigung der thatsächlichen Hergänge bei Entstehung der Bahn bleibt mir zunächst noch zu erwähnen, dass das im Königreich Sachsen belegene, von der Leipzig-Dresdener Bahn gebaute Stück derselben nach einem Vertrage vom 30. Dezember 1837 an die Magdeburg-Leipziger Bahn verpachtet wurde. Erst am 1. Januar 1875 ging dieses Stück durch einen am 29. April 1874 abgeschlossenen Kaufvertrag in das Eigenthum der Magdeburg-Leipziger Bahn über. — Von der herzoglich anhaltischen Regierung erhielt die Gesellschaft die Konzession für die auf deren Gebiet belegene Strecke am 29. September 1840.

Auch will ich, nachdem wir den Oberbürgermeister Francke während fünf Jahren auf dem Felde einer schwierigen, aber auch erfolgreichen gemeinnützigen Thätigkeit begleitet haben, noch einige Notizen über seine

späteren Lebensschicksale hinzufügen. Bis zum Ende des Jahres 1848 blieb er als Oberbürgermeister an der Spitze der Stadt Magdeburg. Die Ereignisse dieses Jahres waren ihm sehr schmerzlich, er vermochte sich in diese neuen Anschauungen nicht mehr einzugewöhnen. Zwar nahm er dann im Jahre 1849 für die Stadt Genthin ein Mandat in das Abgeordnetenhaus an, legte indessen aus Gesundheitsrücksichten dieses Mandat bald nieder. Nur kurze Zeit genoss er der wohlverdienten Ruhe, er ist am 23. Mai 1851 in Magdeburg gestorben. — Seine Mitbürger haben ihm, in dankbarer Anerkennung seiner ausserordentlichen Verdienste um das Wohl der Stadt, ein ehernes Standbild auf dem alten Markte, gegenüber dem Rathhaus, errichtet.

Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn ist nicht nur eine der ältesten und eine der einträglichsten preussischen und deutschen Bahnen, sie wird mit Recht auch als die erste Bahn der Welt bezeichnet, welche die Grenzen verschiedener Staaten überschritten hat, also die erste internationale Bahn. Wie kommt es, dass diese Bahn durch Private gegründet ist? Warum hat der preussische Staat nicht diese Bahn gebaut? und ist es nicht ein Argument zu Gunsten des Privatbahnsystems, dass ein so nützliches Werk in so vortrefflicher Weise durch eine Aktiengesellschaft begründet und ausgeführt werden konnte?

Diese und ähnliche Fragen werden sich manchem Leser aufdrängen. Ich darf am Schlusse meiner Arbeit die Beantwortung derselben nicht übergehen. Freilich würde eine Untersuchung der Gründe, aus welchen die preussische Staatsregierung nicht sofort beim Beginn der Eisenbahnära das Banner des reinen Staatsbahnsystems in dem preussischen Staate entfaltete, ausserhalb des Rahmens dieser Darstellung liegen. Dieses Banner ist um jene Zeit in keinem einzigen Staate aufgepflanzt; denn auch Belgien hat zwar innerhalb seiner Grenzen die erste Bahn und ein umfangreiches Eisenbahnnetz auf Staatskosten hergestellt, indessen damit doch nur das sog. gemischte Eisenbahnsystem in seinem Staatsgebiet eingeführt, da vom Jahre 1843 ab neben den Staatsbahnen Aktienbahnen zugelassen wurden, die zum Theil heute noch Privatbahnen sind. In allen übrigen Ländern wurde der Eisenbahnbau ausschliesslich den Privaten überlassen, ja in der Mehrzahl derselben kümmerte sich der Staat gar nicht um denselben, eine Versäumniss, die bald die schlimmsten Früchte trug.

Sicherlich kann man der damaligen preussischen Regierung daraus keinen Vorwurf machen, dass sie vor fast einem halben Jahrhundert, zur Zeit der Entstehung der ersten Bahnen, über die Eisenbahnfrage, das Eisenbahnsystem noch nicht diejenigen Anschauungen hatte und praktisch durchführte, welche erst seit verhältnissmässig wenigen Jahren, nach langen Erfahrungen mit dem Eisenbahnbau und -Betriebe, sich herausgebildet haben und heutzutage in fast allen civilisirten Ländern die herrschenden sind: dass nur die Durchführung des reinen Staatsbahnsystems die Bürgschaften für eine gesunde, dem Gemeinwohl förderliche Entwicklung der Eisenbahnen bietet. — Dagegen sahen wir wiederholt, dass die preussischen Minister den Regierungen anderer Länder insofern in richtiger Erkenntniss des Wesens der Eisenbahnen weit voraus waren, als sie dem Staate von Anfang an einen massgebenden Einfluss auf die von Privatpersonen gegründeten

Eisenbahnen zu sichern sich bemühten, und mit Erfolg bemühten. Durch die bald nach dem Umschwung des Jahres 1835 von den verschiedensten Seiten an sie herantretenden dringenden, ja stürmischen Gesuche um Eisenbahnkonzessionen liessen sie sich in der Ueberzeugung nicht irre machen, dass es wichtiger sei, sich durch reifliche Ueberlegung und ernstes Studium eine tiefere Einsicht in die politische und volkswirthschaftliche Eigenart des neuen Verkehrsmittels zu schaffen, um auf Grund derselben von Anbeginn an die Ausbeutung dieser neuen Monopole durch die Gewinnsucht Privater einzuschränken, sowie eine Bewirthschaftung der Eisenbahnen im allgemeinen Interesse sicher zu stellen; — dass dies Alles wichtiger sei, als die Beschleunigung des Eisenbahnbaues um einige Monate. Als die Staatsregierung endlich doch vor Abschluss ihrer Berathungen einigen Gesellschaften Eisenbahnkonzessionen ertheilte, geschah dies nur unter der Bedingung, dass diese Gesellschaften sich den späteren gesetzlichen Bestimmungen im Voraus unterwürfen. — Den Erlass eines dem Staate weitgehende Rechte sichernden Eisenbahngesetzes hielt man im übrigen für genügend zur normalen Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse. Dass das Gesetz vom 3. November 1838 eine solche, und späterhin die Einführung des gemischten und den Uebergang zum reinen Staatsbahnsystem sehr wesentlich gefördert hat, wer wollte dies heute noch leugnen?

Sah man also damals in dem Wesen der Eisenbahnen noch keinen zwingenden Grund, dieselben von vornherein zu einem reinen Staatsinstitut zu machen, so hat uns andererseits auch die vorhergehende Darstellung mehr wie einmal gezeigt, dass und warum man anfänglich dem Eisenbahnbau überhaupt keinen allzu hohen Werth beilegte, 'sich demselben gegenüber abwartend verhielt. Und endlich, hätte man damals auch Staatsbahnen in Preussen bauen wollen, es wäre immer die eine grosse mehr formelle Schwierigkeit geblieben, die Beschaffung der nöthigen Gelder im Wege der Anleihe. Diese Schwierigkeit lag auf politischem Gebiete. Ihre Beseitigung in den letzten Regierungsjahren eines hochbetagten Königs zu versuchen, dessen persönliche Ansichten und Gefühle durch die Erörterung dieser Frage in hohem Grade berührt wurden, mochte man mit vollem Rechte Bedenken tragen.

Hiernach wäre es gewiss grundfalsch, die Stellung der damaligen preussischen Staatsregierung den ersten Eisenbahnen gegenüber als ein Argument gegen die Richtigkeit des Staatsbahnsystems zu verwerthen. Aber ist denn überhaupt die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in der Art der reinen Privatbahnen gegründet und gebaut? Diese Frage muss man meines Erachtens verneinen. Ein Beamter, ein unmittelbarer, hoher Staatsbeamter, ausgestattet mit reichen Erfahrungen auf dem Gebiete der Staats- und Gemeindeverwaltung hat das Werk angegriffen, er hat es durch viele und grosse Fährlichkeiten hindurch zu gedeihlichem Ende geführt, und einer seiner leitenden Gedanken war, das Unternehmen der Gesammtheit seiner Mitbürger, und nur nebenbei, soweit dieser Hauptzweck anders nicht erreicht werden konnte, auch den Aktionären nutzbringend zu gestalten.

Diesem gemeinnützigen, patriotischen Geiste allein ist die so erfreuliche Vollendung des Werkes zu verdanken. Francke fühlte sich der Regierung und der von ihm geleiteten Handelsstadt als Beamter verantwortlich. Er fasste es als eine Berufspflicht auf, das einmal unter-

nommene Werk zu Ende zu führen. Diese strenge und reine Gesinnung hat es ermöglicht, dass die hässlichen Auswüchse der Privatbahngründungen dem Unternehmen fern blieben, so lange Francke an der Spitze desselben stand; nur einmal, bei der Aktienzeichnung gelang es selbst ihm nicht, alle seine Mitarbeiter vor der Versuchung zu bewahren, mit dem staatlich verliehenen Vorrecht auch ausschliesslich persönliche Interessen zu verfolgen.

Und schon ein flüchtiger Blick auf die Entwicklung des Unternehmens in den nächstfolgenden Jahren beweist, dass einer reinen Privatverwaltung die Erhaltung dieses Geistes, die Bewirthschaftung der Bahn nach den Ueberlieferungen Francke's nicht lange Zeit möglich war. Glänzend sind allerdings die finanziellen Erträge. Schon für das Jahr 1840 gelangte eine Dividende von 4 pCt. zur Vertheilung, die 1841 auf 5, 1842 auf 7, 1843 und folgende Jahre auf 10 pCt. stieg. Der Anschluss der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im Jahre 1841 hatte eine solche Steigerung des Verkehrs zur Folge, dass schon im Jahre 1841 zum Bau eines zweiten Geleises die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 1 100 000 Thlr. beantragt werden musste, wozu die Königliche Ermächtigung am 15. Januar 1842 verliehen wurde.

Diese Dividenden aber wurden unheilvoll für das Unternehmen, sie lenkten die Blicke der Börsenspekulanten auf dasselbe, die Aktien wurden ein gesuchtes Papier, ein reines Spekulationsobjekt, und damit begann ein anderer Geist in die Generalversammlung, in den Ausschuss, in das Direktorium einzuziehen. Schon 1843 finden wir das erste Symptom eines Umschwunges. Die Konzession vom 13. November 1837 bestimmt, dass höchstens 2 pCt. des Anlagekapitals in den Reservefonds alljährlich zu legen seien. Die Höhe der Rücklage war statutengemäss von dem Ausschuss zu bestimmen. Die Generalversammlung vom 26. Mai 1843 fasste nun mit 382 gegen 368 Stimmen — also mit nur 14 Stimmen Mehrheit — den Beschluss, diese Befugniss der Generalversammlung für den Fall zu übertragen, dass mehr als 1 pCt. des Anlagekapitals in den Reservefonds gelegt werden solle. Der Beschluss hatte weiter keinen Zweck, als die Aktien in die Höhe zu treiben, er kam zu Stande dadurch, dass eine Anzahl Berliner Banquiers Strohmänner mit geliehenen Aktien in die Generalversammlung entbot. Glücklicher Weise hätte derselbe zu seiner Gültigkeit der Genehmigung der Regierung bedurft, welche sich, in Uebereinstimmung mit dem Berichte des Regierungskommissarius, entschieden weigerte, diese Genehmigung zu ertheilen.

Damit war dieses durchsichtige Manöver vereitelt, lediglich, weil die Regierung hier ein Wort mitzusprechen hatte. Bald aber schlichen sich grobe Missbräuche in die Verwaltung selbst ein. Nach §. 33 des Statuts konnten Personen, welche mit der Gesellschaft in Kontraktsverhältniss standen, nicht Mitglieder des Ausschusses sein. Trat ein solches Verhältniss nach ihrer Wahl ein, so mussten sie nach §. 34 des Statuts ausscheiden, und, falls sie sich dessen weigerten, waren sie durch den Ausschuss bis zur nächsten Generalversammlung zu suspendiren und von letzterer zu removiren. — Ungeachtet dieser Bestimmungen hatten einige Ausschussmitglieder Darlehne aus den müssigen Kassenbeständen gegen Hinterlegung von Wechseln und ähnlichen Bürgschaften entnommen. Mit Rückzahlung dieser Darlehne hatte man es nicht eilig; es kam vor, dass

das Direktorium in Folge dessen ausser Stande war, fällige Zahlungen zu leisten, und seinerseits beträchtliche Anleihen bei der Königlichen Bank aufnehmen musste. — Im Beginn des Jahres 1846 berichtete der Regierungskommissar der Magdeburg-Leipziger Bahn über dieses Vorkommniss und brachte zugleich zur Anzeige, dass „der Gesellschaftsausschuss diese Verhältnisse geduldet oder ignorirt habe.“ Er halte sich für berechtigt, einzuschreiten und für Beachtung der statutarischen Bestimmungen Sorge zu tragen. Die Regierung theilte diese Auffassung des Kommissars und versah denselben mit entsprechender Anweisung. Der Kommissar richtete daher an den Ausschuss die Aufforderung, den betreffenden Mitgliedern gegenüber nach Vorschrift der Statuten zu verfahren, wenn dieselben nicht sofort ihr Kontraktsverhältniss zu der Gesellschaft lösten. — Direktorium und Ausschuss remonstrirten gegen diese Aufforderung mit ganz faulen Gründen; der hauptsächlichste war, dass ein Darlehen kein Kontraktsverhältniss sei! Der Finanzminister wurde hierdurch nicht bewogen, seine Entschliessung zu ändern; inzwischen hatten die betreffenden Ausschussmitglieder ruhig weiter an den Sitzungen theilgenommen, und einen Beschluss der im Mai stattfindenden Generalversammlung extrahirt, dass die Darlehnsgeschäfte nicht zu den im §. 33 der Statuten erwähnten Kontraktsverhälnissen gehörten! Nun weigerte sich der Ausschuss erst recht, dem Kommissar zu gehorchen. Der Finanzminister verstand aber auch keinen Spass mehr, dem Ausschuss wurde bei Strafe von 50 Thlrn. aufgegeben, die Suspension der Mitglieder, welche Darlehne aus der Gesellschaftskasse erhalten hatten, zu veranalassen, sofern dieselben nicht vorzögen, ihre Verbindlichkeiten sofort abzuwickeln. Selbst dieses energische Vorgehen genügte nicht, einen so groben Misstand dauernd zu beseitigen.

Diejenigen Elemente bei der Verwaltung der Bahn, welche dieselbe mehr und mehr aus einer gemeinnützigen Anstalt in ein Objekt des Börsenspiels umzuwandeln beflissen waren, hatten jetzt zwar eine, wenn auch geringe Majorität in der Generalversammlung, über welche sie zu ihren Zwecken verfügen konnten; aber der Ausschuss zählte noch zu viele der älteren, aus der Francke'schen Zeit stammende Mitglieder; es musste frisches Blut hineingebracht werden. Die Generalversammlung des Jahres 1846 wählte daher zwei neue Mitglieder, den bekannten Oberlandesgerichtsrath A. zu Potsdam und einen Banquier S. zu Berlin. Beide Herren waren bereits Mitglieder des Ausschusses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, ersterer sogar Vorsitzender derselben. Er hatte als solcher um jene Zeit Verhandlungen mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn wegen einer Verschmelzung der beiden Unternehmungen eingeleitet; die letztere Bahn aber hatte mit der Magdeburg-Leipziger einen noch längere Zeit wirksamen Verwaltungs- und Betriebsvertrag abgeschlossen. Freilich wäre um jene Zeit die Beherrschung von drei Eisenbahnen von der Bedeutung der hier in Frage kommenden eine nicht zu verachtende Macht selbst der Regierung gegenüber gewesen. Und was für Geschäfte liessen sich damit machen! Es verlohnte sich also wohl der Mühe, wenigstens einen Versuch in dieser Richtung zu unternehmen. Der Majorität des Ausschusses der Magdeburg-Leipziger Bahn war indessen eine durch eine solche Personalunion ermöglichte Interessenkollision doch bedenklich für das eigene Unternehmen und der Ausschuss wandte sich seinerseits an

den Regierungskommissar mit der Bitte, dass die Regierung gegen die Wahlen einschreiten und dieselben für unstatthaft erklären möge. Der Finanzminister hielt sich zu diesem Einschreiten nicht für ermächtigt. Der Oberlandesgerichtsrath A. hatte nun so viel Takt, die Wahl in Folge der Bedenken des Ausschusses abzulehnen, und der Minister glaubte, der andere Herr werde, wenn man ihm die Sache richtig vorstelle, nicht zögern, diesem Beispiel zu folgen. In dieser Erwartung täuschte sich der Minister aber. Die Vorstellungen hatten bei dem Bankier S. gar keinen Erfolg, er erschien ganz munter in der Sitzung vom 3. Juli und der Ausschuss konnte die Aufnahme nicht weigern.

Im März 1848 wurde dem Finanzminister vom Oberpräsidenten berichtet dass „das Interesse der grossen Aktienspekulanten jetzt im Direktorio und dem Ausschuss der Bahn überwiegend vertreten sei"; und dass diese Organe, um den Kurs der Aktien momentan zu heben und ihre Aktien dann abzustossen, in einer Sitzung vom 9. März 1848 den Beschluss gefasst hätten, für das Jahr 1847 eine Dividende von 15 Prozent zu zahlen, was nur dadurch möglich sei, dass der ganze Reservefonds zur Dividendenzahlung benutzt und zur Erhaltung der Bahn eine aus den Erträgen der nächsten drei Jahre zu deckende Anleihe aufgenommen werde. — Der Regierungskommissarius zeigte fernerhin an, es sei notorisch, dass mehrere Mitglieder der Direktion und des Ausschusses im vorigen Jahre sehr bedeutende Ankäufe in Stammaktien der Magdeburg-Leipziger Bahn gemacht hätten und da dies über die muthmasslichen Mittel der Käufer hinausgegangen, so sollten viele von diesen Aktien mit Geldern der Gesellschaft beliehen sein! (NB. Der Geschäftsbericht für 1847 enthält eine Position: Kapitalien ausgeliehen: 201 224 Thlr. 27 Sgr.) Für Betriebsmittel und Erhaltung der Bahn waren dagegen 1847 und bis April 1848 zusammen 175 286 Thlr. ausgegeben, während der Reservefonds nur 105 000 Thlr. enthalten hatte. Hierauf hatte man bei Bemessung der Dividende gar keine Rücksicht genommen. Die Lage der Gesellschaft war überdies derart, dass die Direktion nicht einmal die Mittel besass, um die festgestellte Dividende auch zahlen zu können. Der Minister beauftragte den Kommissarius sofort mit einer gründlichen Untersuchung der Verhältnisse der Bahn. Die Vorstände wussten diese Untersuchung einstweilen bis zu der am 30. Mai 1848 stattfindenden Generalversammlung hinzuziehen. In dieser ging es recht stürmisch her. Als Vorsitzenden finden wir den nunmehrigen Vorsitzenden des Ausschusses, Bankdirektor Nuland aus Dessau, einen heute noch in weiteren Kreisen nicht gerade vortheilhaft bekannten Börsenmann, der auch andere Unternehmungen ins Unglück gezogen hat. Es kommt zur Sprache, dass immer noch Leute im Ausschuss sind, welche in Kontraktsverhältnissen mit der Gesellschaft stehen und ihre Verbindlichkeiten nicht erfüllt haben. 28 Aktionäre haben den Antrag gestellt, der gesammte Ausschuss solle abtreten. Der Antrag wird mit 606 gegen 541 Stimmen verworfen. Sofort wird gegen diesen Beschluss Verwahrung eingelegt, weil Besitzer von mehr als 100 Aktien für sich dadurch mehr Stimmen, als das Statut erlaube, gebildet hätten, dass sie ihre Aktien unter mehrere Personen vertheilten. Es wird demgemäss gegen die Giltigkeit der Generalversammlung überhaupt protestirt, der Regierungskommissarius muss eine sorgfältige Untersuchung der vorgekommenen Missbräuche versprechen,

und ein Antrag „auf eine gerichtliche Untersuchung der Geschäftsführung des Ausschusses und der Direktion“ wird lediglich in Folge dieses Versprechens nicht zur Abstimmung gebracht. — In dem Berichte über das Jahr 1847 hatte man die Zahlen so geschickt gruppirt, dass nach Vertheilung einer Dividende von 15 pCt. noch ungefähr 25 000 Thlr. zur Dotirung des thatsächlich ganz erschöpften Reservefonds übrig blieben (für 1848 sank denn auch die Dividende von 15 auf 8 pCt.). — Fast gleichzeitig mit dem Bericht des Eisenbahnkommissarius kam eine Denkschrift mehrerer Aktionäre vom 21. Juni an den Minister, welche ein energisches Einschreiten der Oberaufsichtsbehörde gegen die Umtriebe forderte, „durch die eines der solidesten Eisenbahn-Unternehmen in hohem Grade gefährdet sei, wenn den Umtrieben nicht baldigst ein Ziel gesetzt werde.“

Diesem Antrage wurde entsprochen, der Regierungskommissarius mit einer sofortigen eingehenden Untersuchung der Geschäftslage der Gesellschaft und der gerügten Unregelmässigkeiten beauftragt. Merkwürdiger Weise ist dieser Auftrag niemals erledigt. Wiederholte Erinnerungsschreiben waren ohne Erfolg und schliesslich stellte sich heraus, dass die für die Führung der Untersuchung nothwendigen Aktenstücke verschwunden waren. Die Missbräuche aber waren damit noch nicht beseitigt. In der Generalversammlung des Jahres 1849 wiederholten sich ähnliche Szenen, wie 1848; im Jahre 1850 fasste gar der Ausschuss den Beschluss, seinem Vorsitzenden Nuland eine Remuneration von 1000 Thlrn. zu gewähren, was wiederum einen heftigen Protest einer Anzahl von Aktionären hervorrief. Doch genug hiervon!

In der kurzen Zeit von 8 Jahren war die Bahn aus einer gemeinnützigen Transportanstalt ein Objekt des Börsenspiels geworden. Die Aufmerksamkeit der Vorstände richtete sich auf die Hebung oder Senkung des Kurses der Aktien, statt auf einen ordnungsmässigen Betrieb; denn die Beschwerden des Publikums über Vernachlässigung des Betriebes häuften sich, der Zustand der Bahn verschlechterte sich. Und das war eine Bahn, bei deren Gründung und Bau es so schön, so ehrenhaft hergegangen war, die, auch ohne alle Börsenmanöver ihren Aktionären reiche Erträge geliefert hätte und nebenbei unter voller Beachtung der öffentlichen Interessen betrieben werden konnte. Solche Erfolge einer „Privatverwaltung“ werden die Anhänger des reinen Privatbahnsystems schwerlich für ihre Anschauungen verwerthen wollen.

Möge diese Entstehungsgeschichte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn vielmehr beitragen zur richtigeren Erkenntniss und Beurtheilung der Wirthschafts- und Eisenbahnpolitik der preussischen Staatsregierung in den letzten Regierungsjahren Friedrich Wilhelm's des Dritten; mögen die Verdienste eines ausserhalb seines engeren Wirkungskreises wenig bekannten hervorragenden preussischen Staatsbeamten eine allgemeinere Anerkennung und Würdigung finden.

Berlin, im November 1880. Dr. v. d. Leyen.

Notizen.

Ueber das italienische Eisenbahnwesen entnehmen wir einen Aufsatz, von G. Bernardi in dem vor Kurzem erschienenen Heft 3 u. 4 des Jahrgangs 1880 von Holzendorff's Jahrbüchern für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft (S. 63—85) einige interessante Notizen:

Nachdem im Jahre 1839 die erste Eisenbahn in Italien, die 8 Kilometer lange Bahn von Neapel nach Portici gebaut war, hat die Entwicklung des Eisenbahnnetzes die folgenden 20 Jahre unter der politischen Zerrissenheit Italiens sehr gelitten. Im Jahre 1860 waren 2 189 km in Betrieb, wovon 350 km dem Staate, die übrigen 7 Aktiengesellschaften gehörten, und welche drei unvollkommene, unzusammenhängende Gruppen bildeten. Nach den Umwälzungen der Jahre 1859 und 1860 erkannte die Regierung bald als das beste Mittel zur Befestigung der so plötzlich errungenen, durchaus noch nicht in das Volksbewusstsein eingedrungenen, politischen Einheit den möglichst schleunigen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Unter Anlehnung an das vorhandene Netz baute man daher, wo immer sich ein Bedürfniss herausstellte, und ertheilte gleichzeitig unter den verschiedensten Bedingungen eine grosse Anzahl von Eisenbahnkonzessionen an Privatgesellschaften. In einem Gesetz vom 14. Mai 1865 behielt sich die Regierung, wenn sie auch fernerhin den Eisenbahnbau- und Betrieb der Privatindustrie überliess, gleichwohl ihrerseits eine scharfe Kontrolle nicht allein der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sondern auch der inneren, insbesondere der Finanzverwaltung der Bahnen vor; (zu letzterem war sie vermöge der an die Gesellschaften gezahlten Subventionen berechtigt), eine Kontrolle, welche übrigens Uneinigkeiten und Streitigkeiten aller Art zur Folge hatte. — Durch diese Eisenbahnpolitik, welche, wie Bernardi meint, im Uebrigen ihre Rechtfertigung einzig und allein durch das Gesetz der dira necessitas finde, wurde der Zweck eines schleunigen Bau's der nothwendigsten Linien allerdings erreicht; in den nächsten 7 Jahren, von 1860—1867 waren den 2189 km der ersten zwanzig Jahre nicht weniger als 2 800 km hinzugefügt. In dieser Zeit wurde auch der Bau des Mont-Cenis Tunnels fortgesetzt, in Folge des Friedensvertrags mit Oesterreich die Schienenwege über den Brenner und Semmering zum Anschluss der italienischen Eisenbahnen an die südlichen und östlichen Bahnen Deutschlands und Oesterreichs eröffnet, und die Vorbereitungen für den St. Gotthardt-Tunnel getroffen.

Seit 1869 verliess der italienische Staat die Politik der Staatsunterstützung und Staatsaufsicht der Privatbahnen, er bemächtigte sich allmählig selbst der Eisenbahnindustrie, indem er Neubauten auf eigene Kosten ausführte und das bedeutendste Netz, die Alta Italia, ankaufte. Gegenwärtig sind in Italien 8 414 km Eisenbahnen in Betrieb, wovon fast die Hälfte, nämlich 4 007 km dem Staate gehören. In folgender Tabelle wird die Ausdehnung der bis zum 1. Januar 1879 konzessionirten Bahnen zusammengestellt:

Bahnen.	Im Betrieb km	Im Bau km	projektirt km	Zusammen.
Alta Italia	3 572	13	6	3 591
Romane	1 684	24	—	1 708
Meridionali	1 454	—	193 .	1 647
Calabro-Sicule	1 156	193	—	1 349
Sarde	230	153	—	383
Società diverse	207	183	281	671
Insgesammt	8 303	566	480	9 349

Nach dem Gesetze vom 29. Juli 1879 soll das italienische Eisenbahnnetz, durch den Bau von weiteren 6 020 km für eine Anschlagssumme von 1 200 Millionen Francs vergrössert werden. Die neu zu bauenden Linien zerfallen in 3 Klassen:

1. 8 Linien von 1 153 km, welche vom Staat allein gebaut werden.
2. 19 „ „ 1 267 „ deren Baukosten zu 90 pCt. vom Staate und zu 10 pCt. von den Provinzen aufgebracht werden.
3. 36 „ „ 2 069 „ deren Baukosten zu 80 pCt. dem Staate und zu 20 pCt. den Provinzen zur Last fallen.

Der Rest sind dann Sekundärbahnen, welchen der Staat gleichfalls eine Subvention von durchschnittlich etwa 60 pCt. der Herstellungskosten zusagt.

Durch den Bau dieser Strecken würde das italienische Eisenbahnnetz auf etwa 16 550 km gebracht, d. h. $6,_{174}$ km auf je 10 000 Einwohner und $5,_{615}$ km auf das Quadratmyriameter.

Die Gesammtanlagekosten des bestehenden Eisenbahnnetzes belaufen sich auf 2 500 Millionen Francs, d. h. rund 300 000 Francs für das Kilometer. Die Gesammtnetto - Einnahme beträgt jährlich etwa 52 Millionen Francs, was einer Verzinsung des Anlagekapitals mit ungefähr 2 Prozent durchschnittlich gleichkommt. Diese Zahlen erscheinen Bernhardi mit Rücksicht auf die vielfachen Fehlgriffe beim Bau und der Verwaltung, sowie die ausserordentlichen Terrain - Schwierigkeiten nicht übermässig ungünstig.

Von besonderem Interesse für unsere heimischen Verhältnisse sind die Ausführungen des Verfassers über die heute noch nicht entschiedene Frage, wer denn die Eisenbahnen verwalten solle. Beim Ankauf der Alta Italia sei man für Staatsverwaltung gewesen, insbesondere der Minister Sella sei — und zwar schon seit 1860 — ein warmer Vertheidiger des Staatsbahnsystems. Seit dem Sturz Sella's habe sich eine starke Partei für das Privatbahnsystem gebildet, welche indess noch nicht den Sieg davon getragen habe. Einen grossen Fehler habe der Staat gemacht mit der lediglich provisorischen Verwaltung der Alta Italia. Das Provisorische sei jeder Verwaltung nachtheilig, weil es die Unsicherheit der leitenden

Hand verrathe. Weder die Gesellschaft, noch die Regierung bezeige Lust, erhebliche Kosten für ordnungsmässige Instandhaltung der Bahn und des Betriebes aufzuwenden, und so lasse beides viel zu wünschen übrig. „Böse Zungen sagen," erzählt Bernardi, „der Versuch sei absichtlich zu Gunsten der Gegner der Staatsbahnen zum Scheitern gebracht, was eine reine Verleumdung ist, aber eine Verleumdung, über die Niemand das Recht hat, sich zu wundern."

Bernhardi's persönliche Ansicht ist, dass sich grundsätzlich stichhaltige Gründe gegen die Eisenbahnverwaltung in Händen des Staats nicht anführen liessen. Gebe man einmal zu, dass die Eisenbahnindustrie ein Monopol sei — was Niemand bestreite — so könne auch Niemand etwas dagegen einwenden, dass dieses Monopol zu Gunsten der Gesammtbevölkerung ausgebeutet werde, d. h. durch den Staat. Ueber die Verwaltung der Posten und Telegraphen, die doch auch zu den öffentlichen Verkehrsmitteln gehören, durch den Staat klage Niemand, warum wolle man ihm also das Recht der Eisenbahnverwaltung absprechen? Zwei Einwendungen gegen die Staatsverwaltung werden dann eingehend und treffend widerlegt: 1. dass dem Staat und den Staatsbeamten kein direktes Interesse an dem geordneten und lohnenden Fortgang des Unternehmens innewohne, und 2. dass die Regierung durch eine so grosse Anzahl von Staatsbeamten, wie sie die Eisenbahnverwaltung erfordere, einen zu bedeutenden Einfluss auf die politischen Wahlen gewinne. In Bezug auf letzeren Einwand bemerkt er, dass, wenn man überhaupt die Eisenbahnbeamten als eine politische Macht betrachte, dieselbe „als Werkzeug einer Privatgesellschaft, deren Interessen vielleicht mit denen des Staats in Konflikt geriethen, viel gefährlicher werden könne."

Zwei Hauptgründe sprächen aber für die Staatsverwaltung:

1. die Nothwendigkeit, dem nationalen Handel gegen fremde Konkurrenz beizustehen,
2. die strategischen Rücksichten der Landesvertheidigung.

Für die Wiedereinführung des Privatbahnsystems in Italien ergebe sich die besondere Schwierigkeit, dass man gar nicht wisse, was man mit den Staatsbahnen, — denn binnen 20 Jahren werde dem Staat $^4/_5$ des Gesammtnetzes gehören — machen sollen. Verkaufen könne man sie nicht, verpachten erst recht nicht; letzteres hiesse gerade soviel, als den Handelsverkehr an Händen und Füssen gebunden der Spekulation überliefern.

Bis zum Ausbau des ganzen Netzes schlägt Bernardi vor, die italienischen Eisenbahnen in zwei Gruppen zu theilen:

1. Alta Italia, Romane und Sarde,
2. Meridionale und Calabro-Sicule.

Die erstere sei ganz für den Staat zu erwerben und von ihm zu betreiben, die letztere von der Südbahngesellschaft theils für eigene, theils für Rechnung des Staats zu verwalten. Die kleinen und die Sekundärbahnen könnten bei dem jetzigen Verhältniss verbleiben.

Innerhalb der nächsten 20 Jahre könne dann der Staat nach und nach den Rest der Bahnen erwerben, seine Eisenbahnschulden konsolidiren, und „die italienischen Eisenbahnen vielleicht früher als die jeder anderen Nation

in die zweite Periode ihres Daseins treten, wo ihr Beruf und ihre Bestrebungen sich einzig auf die Vervollkommnung des Dienstes und auf die Billigkeit des Transports richten würden."

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika 1879/80. Seit dreizehn Jahren werden alljährlich in Henry V. Poor's „Manual of the Railroads of the United States" statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten veröffentlicht. Diese Arbeit stützt sich ausschliesslich auf die Angaben der Eisenbahngesellschaften. Eine Kontrole ihre Angaben ist unmöglich. Die Eisenbahnen haben indess ein gewisses Interesse daran, Herrn Poor alljährlich die gewünschten Nachrichten über ihr Unternehmen zu geben, weil es ihr Ansehen insbesondere ihren Kredit schädigen würde, wenn sie im Poor fehlten. Andererseits aber geht dieses Interesse nicht so weit, dass sie sich verpflichtet fühlten, auch die reine Wahrheit über ihre Verkehrs- und Finanzverhältnisse zu offenbaren. Die Eisenbahnen sind vielmehr bestrebt, ihre Angelegenheiten im Poor in möglichst günstigem Lichte darzustellen, und alles weniger Angenehme entweder ganz zu unterdrücken oder durch geschickte Zahlengruppirung zu verschleiern. So kam es während der Krisis der Eisenbahnverhältnisse von 1873—1878 wiederholt vor, dass Unternehmungen, deren Lage im Poor im rosigsten Lichte erschien, wenige Wochen nach der Veröffentlichung des Buchs sich genöthigt sahen, durch Zahlungseinstellung ihre wahren Verhältnisse aufzudecken. In der vorigjährigen Enquête über die Eisenbahnen des Staates New-York kamen die merkwürdigsten Thatsachen darüber zum Vorschein, in welcher Weise die grossen Bahnen (Erie, New-York Central u. A.) Buch führten, und wie sie ihre für die Oeffentlichkeit bestimmten Berichte zurecht machten. Die Berichte an den Staatsaufsichtsbeamten (State Engineer) stimmten mit den Zahlen im Poor oft gar nicht überein. Die Eisenbahnen liessen es darauf ankommen, dass das Publikum eine Verschiedenheit der beiden Darstellungen genau derselben Thatsachen, nicht merken würde. (Vgl. beispielsweise die Vernehmung des Buchhalters Robertson [vol. I. S. 975 ff. insbes. S. 990—994] und die Ausführungen Simon Sternes [vol. IV. S. 3889 ff.]).

Die Arbeit Poor's kann also, soweit sie sich auf die Verkehrs- und Finanzverhältnisse der Bahnen bezieht, auf Zuverlässigkeit nur insofern Anspruch machen, als Poor das abdruckt, was ihm die Eisenbahnen sagen. Richtig ist jedoch Alles, was über die Lage, die Ausdehnung, die Entstehungszeit der Eisenbahnen u. dgl. im Poor enthalten ist. Da eine andere Publikation über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten nicht existirt, und es doch von grossem Interesse ist, über die in mancher Beziehung so grossartige Entwickelung des nordamerikanischen Eisenbahnnetzes unterrichtet zu bleiben, so haben wir nachstehend einige Tabellen aus dem vor kurzem erschienenen neuesten mit den Berichten über das Jahr 1879/80 abschliessenden Bande abgedruckt.

Die Entwickelung des amerikanischen Eisenbahnnetzes ergiebt sich aus folgender Tabelle:

Jahr	Meilen in Betrieb	Jährlicher Zuwachs Meilen	Jahr	Meilen in Betrieb	Jährlicher Zuwachs Meilen	Jahr	Meilen in Betrieb	Jährlicher Zuwachs Meilen
1830	23	—	1847	5 598	668	1864	33 908	738
1831	95	72	1848	5 996	398	1865	35 085	1 177
1832	229	134	1849	7 365	1 369	1866	36 801	1 742
1833	380	151	1850	9 021	1 656	1867	39 250	2 449
1834	633	253	1851	10 982	1 961	1868	42 229	2 979
1835	1 098	465	1852	12 908	1 926	1869	46 844	4 615
1836	1 273	175	1853	15 360	2 452	1870	52 914	6 070
1837	1 497	224	1854	16 720	1 360	1871	60 283	7 379
1838	1 913	416	1855	18 374	1 654	1872	66 171	5 878
1839	2 302	389	1856	22 016	3 647	1873	70 278	4 107
1840	2 818	516	1857	24 503	2 647	1874	72 383	2 105
1841	3 535	717	1858	26 968	2 465	1875	74 096	1 712
1842	4 026	491	1859	28 789	1 821	1876	76 808	2 712
1843	4 185	159	1860	30 635	1 846	1877	79 089	2 281
1844	4 377	192	1861	31 286	651	1878	81 776	2 687
1845	4 633	256	1862	32 120	834	1879	86 497	4 721
1846	4 930	297	1863	33 170	1 050			

Ende 1879 belief sich hiernach der Umfang des Eisenbahnnetzes auf 86 497 engl. Meilen, d. s. 139 260 km. Im Jahre 1879 sind 4721 engl. Meilen neu eröffnet, die grösste Zahl seit dem Jahre 1873.

Auskunft über ihre Verhältnisse hat Poor nur von Eisenbahnen in der Gesammtlänge von 84 232 Meilen erhalten. In der folgenden Tabelle sind für die Jahre 1871 bis 1879 die Länge der Bahnen, das gesammte Anlagekapital, Brutto- und Netto-Einnahmen, erstere getrennt nach dem Personen- und Güterverkehr, und die Gesammtsumme der gezahlten Dividenden zusammengestellt.

Jahr	Meilen (engl.) in Betrieb.	Gesammt-Anlagekapital in Aktien und Prioritäten.	Brutto-Einnahmen	Netto-Einnahmen	Brutto-Einnahmen: aus dem Güter-verkehr	aus dem Personen-verkehr	Gezahlte Dividenden
		$	$	$	$	$	$
1879	84 233	4 762 506 010	529 012 999	219 916 724	386 676 108	142 336 191	61 681 470
1878	78 960	4 589 948 793	490 103 351	187 575 167	365 466 061	124 637 290	53 629 368
1877	74 112	4 568 597 248	472 909 272	170 976 697	347 704 548	125 204 724	58 556 312
1876	73 508	4 468 591 935	497 257 959	186 452 752	361 137 376	136 120 583	68 039 668
1875	71 759	4 415 631 630	503 065 505	185 506 438	363 960 234	139 105 271	74 294 208
1874	69 273	4 221 763 594	520 466 016	189 570 958	379 466 935	140 999 081	67 042 942
1873	66 237	3 784 543 034	526 419 935	183 810 562	389 035 508	137 384 427	67 120 709
1872	57 323	3 159 423 057	465 241 055	165 754 373	340 931 785	132 309 270	64 418 157
1871	44 614	2 664 627 645	403 329 208	141 746 404	294 430 322	108 898 886	56 456 681

Die Brutto-Einnahmen sind hiernach die höchsten, welche die nordamerikanischen Bahnen jemals gehabt haben. Dieser Umstand ist um so bemerkenswerther, als die Frachten der Bahnen ganz bedeutend herabgegangen sind. Zum Beweise dessen hat Poor von 13 in verschiedenen Gegenden belegenen Bahnen in einem Gesammtumfang von 13 821 Meilen die beförderten Gütermengen, die Frachteinnahmen aus dem Güterverkehr und die Frachteinheitssätze für die Tonnenmeile aus den Jahren 1873

(welches nächst 1879 die grössten Brutto-Einnahmen aufweist) und 1879 gegenübergestellt, und noch die Verminderung der Frachtsätze vom Jahre 1878 auf das Jahr 1879 hinzugefügt. Die beiden Tabellen folgen hierunter:

Eisenbahn.	beförderte Gütermengen Tonnen.		Frachteinnahmen.		Frachtsätze für d. Tonnenmeile in cents		Meilen in Betrieb.	
	1873	1879	1873	1879	1873	1879	1873	1879
			$	$				
Boston and Albany	2 884 520	2 738 096	6 221 184	3 588 839	1,96	1,10	293	322
New-York Central & Hudson River . . .	5 512 124	9 015 753	19 616 018	18 270 250	1,57	0,81	858	1 018
New-York Lake Erie and Western	6 312 702	8 212 641	15 015 808	12 233 481	1,45	0,78	950	928
Pennsylvania	9 211 234	13 684 041	19 608 555	17 017 089	1,41	0,79	869	1 092
PittsburghFortWayne and Chicago	2 316 568	3 679 382	6 716 399	6 066 593	1,41	0,76	468	468
Lake Shore and Michigan Southern	5 176 661	7 541 294	14 192 399	11 288 261	1,33	0,64	1 154	1 177
Michigan Central. . .	2 186 786	3 513 819	4 918 962	4 986 988	1,22	0,69	801	804
Chicago and Alton .	1 642 443	2 634 177	3 897 462	4 242 791	2,12	1,05	649	787
Chicago Burlington and Quincy	2 221 744	4 686 520	8 035 349	11 650 623	1,92	1,02	1 236	1 783
Chicago Milwaukee and St. Paul	1 791 504	2 559 734	6 421 369	6 850 755	2,49	1,72	1 399	1 996
Chicago and North Western	2 958 390	4 265 937	8 614 260	9 924 030	2,35	1,56	1 382	1 616
Chicago Rock Island and Pacific	1 286 966	2 236 670	4 597 982	6 929 926	2,29	1,43	674	1 125
Illinois Central . . .	2 057 360	2 324 485	4 148 901	3 262 526	1,51	0,97	705	705
					durchschn.	durchschn.		
Zusammen	45 557 002	67 092 549	112 004 648	116 311 452	1,77	1,02	11 438	13 821

	1878	1879	Abnahme		1878	1879	Abnahme
Boston and Albany	1,13	1,10	0,03	Chicago and Alton	1,30	1,05	0,25
New-York Central and Hudson River	0,93	0,81	0,12	Chicago, Burlington and Quincy	—	1,02	—
New-York Lake Erie and Western	0,97	0,78	0,19	Chicago, Milwaukee and St. Paul	1,80	1,72	0,08
Pennsylvania	0,92	0,79	0,13	Chicago and North Western	1,73	1,56	0,17
Pittsburg Fort Wayne and Chicago	0,88	0,76	0,12	Chicago, Rock Island and Pacific	1,56	1,43	0,13
Lake Shore and Michigan Southern	0,73	0,64	0,09	Illinois Central	1,03	0,97	0,06
Michigan Central	0,85	0,69	0,16	Durchschnittlich	1,15	1,02	0,13

Die Durchschnittshöhe der Frachtsätze dieser Bahnen ist hiernach von 1873 bis 1879 von 1,77 cts. auf 1,02 cts. (= ungefähr 4,5 auf 2,6 Pfg. für das Tonnenkilometer) gesunken, d. i. um 42,31 pCt. Die Menge der beförderten Güter ist dagegen um 47,27 pCt., die Länge der Bahnen um 20,83 pCt., die Brutto-Einnahme aus dem Güterverkehr nur um 3,84 pCt. in demselben Zeitraum gestiegen.

Uebrigens unterlässt Poor, anzugeben, wie er die durchschnittlichen Einheitsfrachtsätze ermittelt hat; denn für die verschiedenen Waarengattungen sind in Amerika, woselbst ein sehr ausgebildetes Klassifikationssystem, verbunden mit Refaktien aller Art herrscht, auch die Einheitssätze ganz verschiedene.

Im Grossen und Ganzen beweisen die vorstehenden Tabellen, dass die Entwickelung des Baues und des Verkehrs der amerikanischen Eisenbahnen im vergangenen Jahre eine sehr erfreuliche gewesen ist.

Die Eisenbahnunfälle auf den deutschen, verglichen mit denen auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1879. (s. Reichsanzeiger Nro. 267/1880.) Eine im Reichs-Eisenbahnamt angestellte Vergleichung der von demselben im Mai d. J. veröffentlichten Nachweisung über die Tödtungen und Verletzungen auf den Eisenbahnen Deutschlands (ausschiesslich Bayerns) im Jahre 1879 mit der durch das Board of Frade im Juli d. J. dem englischen Parlamente vorgelegten Uebersicht der Unglücksfälle auf den gesammten englischen Eisenbahnen in demselben Jahre liefert folgendes Ergebniss:

Im Ganzen verunglückten in Deutschland (ausschliesslich Bayern) bei einer Betriebslänge von 28 418 km (Ende 1879) 1 733 Personen (411 Tödtungen und 1 322 Verletzungen), in England bei 28 478 km Betriebslänge 4 496 Personen (983 Tödtungen und 3 513 Verletzungen). Darunter befanden sich in Deutschland 119 Passagiere (13 getödtet und 106 verletzt), 1 355 Bahnbedienstete (255 getödtet und 1 100 verletzt) und 259 andere Personen — ausschliesslich 122 Selbstmörder — (143 getödtet und 116 verletzt); in England 1 467 Passagiere (160 getödtet und 1307 verletzt), 2 403 Bahnbedienstete (452 getödtet und 1951 verletzt) und 626 andere Personen — ausschliesslich 49 Selbstmörder (371 getödtet und 255 verletzt).

Durchschnittlich verunglückte in dem erwähnten Jahre in Deutschland je Ein Passagier von 1 499 199, in England je Einer von 383 594 überhaupt beförderten Passagieren (gegen 2 058 988 in Deutschland und 301 025 in England im Jahre 1878 und 1 450 603 in Deutschland und 391 479 in England im Jahre 1877). Von den verunglückten Bahnbediensteten kommt in Deutschland 1879 je Eine Verunglückung auf $21,_0$ km Betriebslänge, in England je Eine auf $11,_9$ km Betriebslänge (gegen $21,_1$ in Deutschland und $11,_0$ in England im Jahre 1878 und $20,_6$ in Deutschland und $9,_8$ in England im Jahre 1877).

Ferner fällt in Deutschland Eine Verunglückung auf $16,_4$ km Betriebslänge gegen $6,_3$ km Betriebslänge in England (im Jahre 1878: $16,_4$ km in Deutschland gegen $5,_6$ in England und im Jahre 1877: $15,_6$ km in Deutschland gegen $5,_7$ in England) — und unter Berücksichtigung der grösseren Länge mehrgeleisiger Bahnstrecken Eine Verunglückung in Deutschland auf $21,_8$ km Bahngeleislänge gegen $9,_8$ km Bahngeleislänge in England (im Jahre 1878: $21,_9$ km in Deutschland gegen $8,_6$ km in England und im Jahre 1877: $21,_0$ km in Deutschland gegen $8,_8$ km in England.

Durch Unfälle im Betriebe (Entgleisungen, Zusammenstösse etc.) verunglückten 1879 in Deutschland 84 Reisende (6 getödtet und 78 ver-

letzt) und 238 Bahnbedienstete (12 getödtet und 226 verletzt), in England 677 Reisende (75 getödtet und 602 verletzt) und 126 Bahnbedienstete (8 getödtet und 118 verletzt); dagegen 1878: in Deutschland 41 Reisende (5 getödtet und 36 verletzt) und 156 Bahnbedienstete (12 getödtet und 144 verletzt), in England 1197 Reisende (24 getödtet und 1173 verletzt) und 171 Bahnbedienstete (15 getödtet und 156 verletzt), 1877 in Deutschland: 77 Reisende (2 getödtet und 75 verletzt) und 156 Bahnbedienstete (12 getödtet und 144 verletzt), in England 681 Reisende (13 getödtet und 668 verletzt) und 176 Bahnbedienstete (22 getödtet und 154 verletzt).

Was den Umfang der einzelnen Unfälle betrifft, so betrug im Jahre 1879 in Deutschland die grösste Zahl der Tödtungen 3, die der Verletzungen 29, in England die grösste Zahl der Tödtungen 73 und die der Verletzungen 42 (dagegen im Jahre 1878: 3 resp. 20 in Deutschland gegen 13 resp. 118 in England, und im Jahre 1877: 3 resp. 20 in Deutschland gegen 5 resp. 28 in England).

Zum richtigen Verständniss der voraufgeführten Zahlen bleibt allerdings in Berücksichtigung zu ziehen, dass auf den englischen Bahnen ein viel stärkerer Verkehr herrscht, als auf den deutschen und dass demzufolge dort ganz andere, zum Theil recht komplizirte Einrichtungen haben in's Leben gerufen werden müssen. Im Zusammenhange damit übersteigt auch die Geschwindigkeit, mit welcher die Züge auf den englischen Bahnen befördert werden, die auf den deutschen Bahnen übliche nicht unerheblich. Dass in Folge dieser Umstände die Gefahren für die Sicherheit wachsen, bedarf kaum der Hervorhebung. Zum Vergleiche der Intensität des beiderseitigen Verkehrs soll bei dem Mangel anderen — auf gleichen Grundlagen beruhenden — statistischen Materials hier nur erwähnt werden, dass bei einer Betriebslänge von 28 418 km in Deutschland (ausschliesslich Bayern) gegen 28 478 km in England im Jahre 1879 auf den deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayern) nur 178 404 617 Passagiere und 134 694 460 t Güter, dagegen auf den englischen 562 732 890 Passagiere und 212 188 155 t Güter oder $215{,}_4$ resp. $57{,}_5$ pCt. mehr befördert wurden.

Allein ungeachtet der Verschiedenheit mancher Vorbedingungen geht aus der Vergleichung doch hervor, dass in dem Jahre 1879 — gleichwie in den beiden Vorjahren — die Zahl der schweren, mit Tödtungen und Verletzungen von Reisenden oder Bahnbediensteten verbundenen Eisenbahnunfälle in Deutschland keine solche ist, für welche die Erklärung in bedenklichen Umständen gesucht werden müsste. Die Betriebsführung auf den deutschen Bahnen giebt danach zu Besorgnissen nicht Anlass, und ohne Ueberhebung darf die Sicherheit auf denselben der auf den Eisenbahnen in Grossbritannien mindestens gleichgestellt werden.

Die englischen Privatbahnen und der Eisenbahnbau. Der Herausgeber der volkswirthschaftlichen Wochenschrift, l'Économiste Français, Paul Leroy-Beaulieu, bekanntlich einer der Führer der Freihandelspartei in Frankreich und ein Gegner der Staatsbahnpolitik, bespricht in No. 46 des Économiste vom 13. November d. J. ein vom französischen Ministerium der öffentl. Arbeiten herausgegebenes statistisches Werk:

„Album statistique graphique." Er erwähnt dabei insbesondere der Thatsache, dass der Eisenbahnbau in Grossbritannien in den letzten Jahren ganz bedeutend zurückgegangen ist. Die Vermehrung der englischen Eisenbahnen belief sich nämlich im jährlichen Durchschnitt in den Jahren

1830—1840	auf	180	km
1840—1850	„	860	„
1850—1860	„	612	„
1860—1870	„	820	„
1870—1878	„	320	„

Zugegeben, dass das Eisenbahnnetz Englands schon im Jahre 1870 ein sowohl im Verhältniss zum Flächeninhalt, als zu der Bevölkerungszahl hochentwickeltes war, und dass also zu einer so beträchtlichen Vermehrung, wie in dem vergangenen Jahrzehnt, in dem laufenden kein Grund mehr vorlag, meint Leroy-Beaulieu, dass nichts destoweniger Grossbritannien noch mehr Eisenbahnen bauen könne, als es seit acht Jahren gebaut habe. „Nur", so fährt er fort, „ist das dort bestehende Privatbahnsystem dem Bau neuer Linien nicht günstig. Bei unsern Nachbarn bekümmert sich der Staat thatsächlich überhaupt nicht um die grossen öffentlichen Arbeiten. Daraus ergiebt sich, dass diejenigen Linien, welche die ärmeren Landstriche durchschneiden und nicht direkt und sofort ertragsfähig sein würden, keine Bewerber finden. Verschiedene Gesellschaften werden drei oder vier Konkurrenzbahnen zwischen London und Edinburg anlegen; aber viele kleine Linien, welche bei uns Dank der Unterstützung durch den Staat und die Departements und Dank dem System der Zinsgarantirung seit langer Zeit gebaut sein würden, müssen in Grossbritannien vielleicht zehn, zwanzig, ja dreissig Jahre warten, bevor sie gebaut werden." Dieses Anerkenntniss der Vorzüge der Betheiligung des Staats am Eisenbahnbau vor dem reinen Privatbahnsysteme erscheint in dem Munde eines Mannes von der Parteistellung Leroy-Beaulieu's besonders beachtenswerth.

Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Der gelegentlich der Jubelfeier der fünfzigjährigen Unabhängigkeit Belgiens in Brüssel zusammengetretene Congrès international du commerce et de l'industrie (vgl. Archiv 1880 S. 33) hat auch über den Berner Entwurf eines internationalen Vertrags betr. das Eisenbahnfrachtrecht berathen und am 9. September d. J. folgenden Beschluss gefasst: „Der Kongress erachtet es im Interesse der Fortbildung und der Sicherheit der Handelsbeziehungen von höchster Wichtigkeit, dass die Rechtsverhältnisse, welche für die Eisenbahnen aus Verträgen über internationale Transporte erwachsen, durch eine einheitliche Gesetzgebung zwischen den verschiedenen Staaten Mitteleuropa's geregelt werden. Von diesem Gesichtspunkte spricht auch der Kongress die Ansicht aus, dass die Regierungen, welche sich an der zu Bern im Mai 1878 abgehaltenen internationalen Konferenz betheiligten, ihr Werk fortsetzen, und mit möglichster Beschleunigung den Entwurf der Berner Konferenz dem Studium einer neuen Konferenz unterwerfen mögen." Der Kongress hat sich auch dafür ausgesprochen, dass der Entwurf schon jetzt den einzelnen Handelskammern zur schleunigen Aeusserung vorgelegt werde, und dass bei der nächsten Konferenz auch Handel und Industrie vertreten sein möchten.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahnamts für die Monate September und Oktober 1880 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

1. Betriebsergebnisse (Oktober).

	Länge Kilometer	Einnahme im Oktober in ℳ im Ganzen	pro km	Einnahme in ℳ bis Ende Oktober
I. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	18 179,09	46 429 489	2 557	417 220 720
gegen 1879	+ 399,65	— 420 269	— 85	+ 18 673 938
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung	3 673,67	12 042 093	3 278	109 841 808
gegen 1879	+ 121,34	+ 16 385	— 107	+ 5 715 829
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	6 626,06	13 088 225	1 975	114 891 250
gegen 1879	+ 78,43	— 306 463	— 73	+ 1 862 864
Sa. I.	28 478,82	71 559 807	2 515	641 953 778
gegen 1879	+ 599,42	+ 710 347	— 82	+ 26 252 631
II. Bahnen untergeordneter Bedeutung	395,13	337 775	855	2 940 540
gegen 1879	+ 5,76	+ 15 623	+ 28	+ 209 321

2. Zugverspätungen (September).

Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge: fahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	fahrplanmässige Güter-Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	ausserfahrplanmässige Güter-Züge	Verspätung der fahrplanmässigen Personenzüge
28 925,87.	143 526.	78 879.	4 950.	33 484.	Im Ganzen . 2 128 Züge

davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . . . . . 1 190 „

also durch eigenes Verschulden . . . . 938 Züge
oder 0,65 pCt.

3. Betriebsunfälle (September).

Zahl der Unfälle: Fahrende Züge		Beim Rangiren		Zahl der getödteten und verletzten Personen	getödtet	verletzt
Entgleisungen	5	. . . .	8	Reisende	1	5
Zusammenstösse	2	. . . .	32	Bahnbeamte u. Arbeiter	10	90
Sa.	7	sonstige	148	Post-, Steuer- etc. Beamte	1	—
		Sa.	188	Fremde	21	22
				Selbstmörder	9	1
				Sa.	42	118
					160	

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871*)

§. 7.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 12. Nov. 1878 (Entsch. Bd. 24. S. 366)

Mit der Wiederverheirathung der Wittwe des Getödteten fällt ihr Recht auf Fortbezug der auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes ihr zugebilligten Rente nicht von Rechts wegen hinweg.

Die Minderung einer zuerkannten Rente beginnt nicht sofort mit dem Eintritt der die Minderung rechtfertigenden Umstände, sondern erst mit der Erhebung der Klage auf Minderung.

§. 2.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 9. Januar 1879 u. Plenarbeschluss vom 4. Januar 1879 (Entsch. Bd. 24. S. 311). (Präjudiz.)

Die Anwendung der dem Beschädigten günstigeren Bestimmung der Handelsgesetze hinsichtlich des Umfangs des Schadensersatzes ist auch in den Fällen, welche unter §. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes gehören, nicht ausgeschlossen.

§. 3.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 21. Januar 1879 (Entsch. Bd. 24. S. 399).

Bei Festsetzung der Entschädigung für die Wittwe des Getödteten darf auf deren Pflicht zur Alimentation ihrer minderjährigen Kinder keine Rücksicht genommen werden.

§. 2.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 31. Mai 1879 (Entsch. Bd. 25. S. 201).

Der Fabrikbesitzer haftet nach §. 2 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 in der Regel nicht für Unfälle, welche bei einer von einem sachverständigen Techniker ausgeführten grösseren Reparaturarbeit in der Fabrik sich ereignen.

§. 1.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 12. Juni 1879 (Entsch. Bd. 25 S. 203).

Das entscheidende Merkmal dafür, ob auf eine sogenannte Arbeitsbahn, d. h. eine aus einem nicht ganz kurzen Schienengeleise bestehende,

*) Eine vollständige Uebersicht der Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts betr. das Reichshaftpflichtgesetz bis zum Erkenntniss vom 13. Februar 1879 und den ersten Heften von Band XXIV. der amtlichen Entscheidungen befindet sich in dem Kommentar Eger's zum Reichshaftpflichtgesetz. 2. Aufl. S. VI—XXXII. Die ersten Erkenntnisse des Reichsgerichts zu diesem Gesetze sind nach Band I. der amtlichen Entscheidungen im Archiv S. 36. 201. 202 abgedruckt. Vorstehend werden zur Vervollständigung der Uebersicht über die Rechtsprechung des höchsten Gerichtshofes die übrigen in Band XXIV und XXV (den beiden letzten Bänden) der amtlichen Entscheidung enthaltenen bezüglichen Erkenntnisse des Reichs-Oberhandelsgerichts hinzugefügt.

zum Transport von Füllmaterial vorübergehend bestimmte und mit Lokomotiven befahrene Eisenbahn, der §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes Anwendung findet, muss darin gefunden werden, ob dieselbe in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes den zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahnen gleich zu achten ist.

Für Unglücksfälle, welche auf einer solchen Arbeitsbahn sich ereignen, haftet derjenige, von welchem dieselbe zum Zwecke der Bauausführung befahren wurde, als Unternehmer.

§. 7.

Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 21. Juni 1879 (Entsch. Bd. 25. S. 219).

Der blosse Antrag des Verpflichteten auf Aufhebung oder Minderung der dem Verletzten zuerkannten Rente begründet nicht schon das Recht, die Zahlung der Rente zum Depositum zu leisten oder Sicherheitsleistung zu verlangen.

Das Recht des Verpflichteten, die Aufhebung oder Minderung der Rente zu fordern, ist an die Voraussetzung geknüpft, dass diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Die Einschaltung des Wortes „inzwischen" für sich allein erscheint hiebei als bedeutungslos. Es kann aus demselben insbesondere nicht entnommen werden, die dem Verpflichteten verliehene Berechtigung setze voraus, dass die veränderten Verhältnisse nicht schon vor der Zeit, zu welcher das die Rente zuerkennende Urtheil rechtskräftig wurde, eingetreten seien. Wenn der § 7 Abs. 2 von einer wesentlichen Veränderung der Verhältnisse spricht, so soll damit nur gesagt sein, dass diejenigen Verhältnisse, welche bei der vorausgegangenen Zuerkennung der Rente, der Feststellung ihres Betrages, resp. der Minderung oder Aufhebung der Rente als maassgebend zum Grunde gelegt wurden, zur Zeit wesentlich andere sind, d. h. nicht mehr existiren, mögen sie nun in der Vergangenheit wörtlich bestanden haben oder auch schon damals nur irriger Weise als bestehend angenommen sein.

Gesetzgebung.

Preussen. Gesetzesvorlagen an den im Oktober 1880 zusammengetretenen Landtag.

1. Gesetzentwurf betr. Abänderungen des Gesetzes über die Erweiterung der Staatseisenbahnen u. s. w. vom 9. März 1880 (Ges.-S. 169). (sog. Weichsel-Städtebahn.)

   Angenommen vom Abgeordnetenhause und Herrenhause.

2. Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung des Unternehmens der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft durch käuflichen Erwerb der Eisenbahn von Wesselburen nach Heide etc.

   Angenommen vom Abgeordnetenhause und Herrenhause.

3. Gesetzentwurf, betr. die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes für die Staats-Eisenbahnverwaltung.

   Vom Abgeordnetenhause in 1. Lesung am 30. November an eine Commission verwiesen.

Baden. Landesherrliche Verordnung, die Bildung einer ständigen Interessenvertretung bei der Eisenbahnverwaltung betreffend, vom 4. November 1880.

Abgedruckt im Gesetz- und Verordnungsblatt für Baden, Nr. XXXVII. vom 10. November 1880.

Dieselbe lautet:

Zum Zweck der Bildung einer ständigen Vertretung der Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrswesens haben Wir auf Antrag Unseres Handels-Ministeriums beschlossen und verordnen, was folgt:

§. 1. Zur Berathung des Handels-Ministeriums und der General-Direktion der Staatseisenbahnen in Fragen des Eisenbahnverkehrswesens wird ein Eisenbahnrath errichtet.

§. 2. Der Eisenbahnrath hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft berührenden Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen des Betriebsreglements, der Tarife und der Fahrpläne gutächtliche Aeusserungen abzugeben und Wünsche und Beschwerden zur Kenntniss der Centralbehörde zu bringen.

§. 3. Der Eisenbahnrath wird zusammengesetzt aus:

1. Vertretern des Handels und der Industrie, indem jede der auf Grund des Gesetzes vom 11. Dezember 1878 errichteten Handelskammern einen Vertreter ernennt,
2. zwei Vertretern der Gewerbe, welche der Landesausschuss der Badischen Gewerbevereine und
3. zwei Vertretern der Landwirthschaft, welche die Centralstelle der landwirthschaftlichen Vereine bestimmt,
4. den vom Handels-Ministerium in der Zahl von höchstens fünf zu ernennenden Mitgliedern, für welche Männer von anerkanntem Ruf in Behandlung wirthschaftlicher Interessenfragen des Landes gewählt werden.

Die unter Ziffer 1 bis 3 gedachten Kollegien wählen gleichzeitig mit den Vertretern die gleiche Anzahl Ersatzmänner.

§. 4. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes werden auf die Dauer von drei Jahren bestellt und können nach Ablauf dieser Frist von Neuem gegewählt werden.

§. 5. Der Eisenbahnrath wird nach Bedürfniss, in der Regel zweimal im Jahr, und zwar im Frühjahr und im Herbst, durch das Handels-Ministerium oder in dessen Auftrag durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen einberufen.

§. 6. Der Vorsitzende des Eisenbahnrathes wird, wenn der Präsident des Handels-Ministeriums nicht selbst den Vorsitz übernimmt, von diesem bezeichnet.

Zu den Sitzungen des Eisenbahnrathes werden diejenigen Mitglieder des Handels-Ministeriums und der General-Direktion zugezogen, deren Betheiligung für zweckmässig erachtet wird.

§. 7. Die Einladung zu den Sitzungen des Eisenbahnrathes wird den Mitgliedern in der Regel vier Wochen und die Tagesordnung der zur

Berathung zu stellenden Gegenstände in der Regel vierzehn Tage vor dem Tag der Sitzung mitgetheilt.

Mitglieder des Eisenbahnrathes, welche einen Gegenstand auf die Tagesordnung der Sitzung bringen wollen, haben diesen spätestens vierzehn Tage vorher bei dem Vorsitzenden anzumelden.

Ueber die Sitzung wird ein Protokoll aufgenommen, aus welchem der Gang der Verhandlungen und die gutächtlichen Aeusserungen des Eisenbahnrathes, eintretenden Falls auch die Anschauungen der Minderheit zu ersehen sind.

Jedes Mitglied des Eisenbahnrathes ist berechtigt, seine Ansichten schriftlich zu Protokoll zu geben.

§. 8. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes üben ihre Funktion als Ehrenamt; doch erhalten diejenigen, welche nicht am Versammlungsort wohnen, ausser Vergütung der Reisekosten eine Diät von 12 Mark für den Tag.

Belgien. Königliche Verordnung vom 13. September 1880, betr. den Rückkauf der Konzession der Eisenbahn von Marbehan über Virton zur französischen Grenze.

Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Oktober 1880, betr. die Einführung allgemeiner Bedingungen für den Bau und Betrieb der Anschlussbahnen an Stationen der Staatsbahn.

Abgedruckt in der Revue commerciale vom 8. November 1880. S. 21 ff.

Frankreich. Zirkularerlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. September 1880 an die Eisenbahnen, betr. Maassregeln zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Abgedruckt im Bulletin du ministère des travaux publics vom September 1880. S. 157 ff.

Bücherschau.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Aucoc, Léon, membre de l'institut, Les tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'État. Paris 1880. ℳ 2,60

Annual report of the Secretary of internal affairs of the commonwealth of Pennsylvania. Part IV: Railroad, canal, navigation and telegraph companies. For the year 1879. Harrisburg 1880. Lane S. Hart.

— of the Railroad and Warehouse Commission of Illinois for the year 1879. Springfield 1880. Weber & Co.

Aufsess, O. Frhr. von, Die Zölle und Steuern und die vertragsmässigen Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches. 2. Aufl. München und Leipzig 1880. G. Hirth. ℳ 2,50

Bell, A. Graham, Das Photophon. Leipzig 1880. Quandt & Händel. ℳ 1,—

Betriebs-Reglement (das) für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns. Prag 1880. Heinr. Mercy. ℳ 1,—

Brosius, J., und R. **Koch**, Die Schule für den äusseren Eisenbahnbetrieb. 1. Theil. Wiesbaden 1880. J. F. Bergmann. ℳ 4,—

Busch, H., Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen Deutschen Handels- und Wechselrechts. Bd. 40. Heft 1—5. Berlin 1880. Carl Heymann's Verlag. à Bd. ℳ 8,—

Czernin, Rud. Graf, Automatische Dampfbremse für Eisenbahnfahrzeuge. Prag 1880. H. Dominicus. ℳ 1,50

Foeppel, A., Theorie der Gewölbe. Leipzig 1880. Arthur Felix. ℳ 6,—

Geschichte und Entwickelung des elektrischen Fernsprechwesens. Berlin 1880. Julius Springer. ℳ 1,20

Grotefend, G. A., Kommentar zur Preussischen Gesetzsammlung und zum Deutschen Reichs-Gesetzblatt. 2. Theil. 1. Lief. 1880. Düsseldorf. L. Schwann. Berlin. Puttkammer & Mühlbrecht. ℳ 1,—

Heusinger v. Waldegg, Kalender für Eisenbahn-Techniker. 1881. Wiesbaden. J. F. Bergmann.

Kilometerzeiger der dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Bahnen, Dritter Nachtrag. Strassburg 1880. R. Schultz & Cie. ℳ 4,—

Kohn, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der österr.-ungar. Monarchie. Neue Folge. 2. Jahrg. 2. Abth. Wien. Lehmann & Wentzel.

Laroinne, E., et **Pontzen,** M., Les chemins de fer en Amérique. Tome I. Construction. Texte et Atlas. Paris 1880. ℳ 45,—

Railway expenditures; their extent, object and economy. Vols I. and II. Chicago. M. M. Kirkman.

Rowan, W. R., Ein System für Betrieb und Anlage von Lokalbahnen nebst Beschreibung der Gribskovbahn. Berlin 1880. A. Seydel. ℳ 2,50

Rübenach, Julius, Eisenbahn-Wörterbuch der deutschen und französischen Sprache. I. Theil. Französ.-deutsch. Berlin 1880. H. S. Hermann. ℳ 7,—

Saling's Börsenpapiere. 5. Theil. 2. Hälfte. Berlin 1880. Haude & Spener'sche Buchhandlung. ℳ 5,—

Sarwey, Dr. O. von, Das öffentliche Recht und die Verwaltungsrechtspflege. Tübingen 1880. H. Laupp. ℳ 15,—

Sauer, C., Ueber das günstigste Steigungsverhältniss bei Gebirgsbahnen. Wien. Lehmann & Wentzel. ℳ 2,40

Schmidt, Otto, Die Baumaterialien. Berlin 1880. Theodor Hofmann. ℳ 3,—

— Abriss des Hochbaues mit besonderer Berücksichtigung der Feuerungsanlagen. Leipzig 1880. G. Knapp. ℳ 10,—

Uittreksel uit het verslag over het jaar 1879 door den raad van toezigt op de spoorwegdiensten aan den heer minister van waterstaat, handel en nijverheid. s'Gravenhage 1880.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band VII. Heft 9. 1. November 1880.

Inhalt: Ueber die praktische Ausbildung der Maschinentechniker in Lehrwerkstätten. Das Eisenhüttenwesen in Deutschland. Zusammenstellung von Radreifen-Befestigungen. Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Marktberichte etc.

Heft 10. 15. November 1880.

Inhalt: Die Zukunft der Maschinentechniker im Staatsdienste. Wiegen der Blöcke während des Giessens. Ueber die Roheisen-Industrie Deutschlands. Kombinirte Feuerrohr- und Röhrendampfkessel von E. Berninghaus, Duisburg. Die Aussichten auf Ersatzbestellung von Oberbaumaterial und Betriebsmitteln seitens der deutschen Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1881/82. Horizontale Gebläsemaschine. Die Konstruktion der Waage nach wissenschaftlichen Grundsätzen und nach Massgabe ihres Spezialzwecks. Das Eisenhüttenwesen auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung 1880 (III.). Korrespondenz etc.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

September 1880.

Inhalt: Étude sur l'appareil de M. de Caligny, installé à l'écluse de l'Aubois, par M. Vallès. Note sur les travaux d'agrandissement du réservoir de Panthier (canal de Bourgogne), par M. Bazin. Chronique. Lois, décrets etc.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

No. 20. Oktober 1880.

Inhalt: Die britisch-indische Sammlung im Reichs-Postmuseum. Das württembergische Postwesen im Jahre 1878/79. Verkehrsmittel der Vorzeit auf der Ausstellung der deutschen anthropologischen Gesellschaft. Australien in Bezug auf seine Ertrags- und Verkehrsverhältnisse. Kleine Mittheilungen etc.

No. 21. November 1880.

Inhalt: Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1879. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1878. Neue „Post office money orders" in England. Gesetzentwurf, betreffend die Anlage von Staats-Telegraphenlinien in den Vereinigten Staaten von Amerika. Staatseinrichtungen und Verkehrsverhältnisse in China. Ed. Whympers Besteigung des Antisana. Kleine Mittheilungen etc.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

September 1880.

Inhalt: Répertoire des décrets etc. Réserves de pêche sur les cours d'eau navigables et flottables. Recettes mensuelles de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (juin 1880). Recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (premier semestre des années 1879 et 1880). Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local (premier trimestre des années 1880 et 1879). Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens (premier semestre des années 1880 et 1879). Définition des diverses natures de tarifs de chemin de fer (suite). Renseignements divers. Étranger etc.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die **No. 125—136** (vom 25. Oktober bis 25. November 1880) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 125:) Eisenbahnwesen und Staatswissenschaft (Schluss). (No. 126:) Eisenbahnverkehr im Monate September 1880 und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1880 mit jenen der gleichen Periode 1879. (No. 127:) Statistique internationale des chemins de fer pour l'année 1876. (No. 129 und 130:) Der eiserne Oberbau. (No. 131:) Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (No. 132:) Konkurrenzausschreibung für den Bau des Arlbergtunnels. (No. 134:) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen mit Ende Juni 1880.

Deutsches Handelsblatt. Berlin.

No. 43. 21. Oktober 1880.

Inhalt: Die Zukunft der deutschen Handelsstatistik. Der Entwurf eines österreichischen Checkgesetzes. Die Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns zu Konstantinopel. Die wirthschaftliche Bewegung in den Vereinigten Staaten im Finanzjahre 1879/80.

No. 44. 28. Oktober 1880.

Inhalt: Epilog zum 19. Kongress deutscher Volkswirthe. Neue Agitation für den Bimetallismus. Die wirthschaftliche Bewegung in den Vereinigten Staaten im Finanzjahre 1879/80 (Schluss).

No. 45. 4. November 1880.

Inhalt: Die Zukunft der deutschen Handelsstatistik (II.). Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waarenartikel im deutschen Zollgebiete für den Monat September und die Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1880.

No. 46. 11. November 1880.

Inhalt: Die von den Herren Sherman und Coe vorgeschlagenen Silbercertifikate. Das neue Branntweinsteuergesetz in Bayern. Zu den Handelsverhältnissen Donau-Bulgariens.

No. 47. 18. November 1880.

Inhalt: Zum neunten deutschen Handelstage. Die Zollunion mit Oesterreich-Ungarn. Die Herkunfts- und Bestimmungsländer in der deutschen Handelsstatistik. Zur Reform der Aktiengesetzgebung. Theureres Petroleum.

No. 48. 25. November 1880.

Inhalt: Die Beschlüsse des deutschen Handelstages. Das Genossenschaftswesen und Volksbanken in Frankreich. Die Herkunfts- und Bestimmungsländer in der deutschen Handelsstatistik. Die Baumwollenernte und der Baumwollhandel der Vereinigten Staaten im Jahre 1879/80. Der Handel Britisch-Ostindiens im Jahre 1879/80. —

Ausserdem in jeder Nummer die regelmässigen Mittheilungen aus den Handelskammern und vom europäischen Geldmarkt.

Die Eisenbahn. Zürich.

No. 17. 23. Oktober 1880.

Inhalt: Die Restauration des Münsters in Basel. Die chemische Industrie und der Erfindungsschutz. — Ueber die Verwendung des Telephons beim Eisenbahndienst. Revue etc.

No. 18. 30. Oktober 1880.

Inhalt: Der Ausbau des italienischen Eisenbahnnetzes. Arlbergbahn. — Le viaduc de Garabit.

No. 19. 6. November 1880.

Inhalt: Zur Organisation technischer Hochschulen (II.). Beaumont's Luftlokomotive. Ventilation und Heizung. Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im September 1880.

No. 20. 13. November 1880.

Inhalt: Zur Organisation technischer Hochschulen (III.). Reaktionsturbine (System Jouval). Ventilation und Heizung (II.). Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im September 1880 (Schluss).

No. 21. 20. November 1880.

Inhalt: Beitrag zur Bogentheorie. Appareil dragueur centrifuge de Ball. Ueber die Vergebung der Lokomotiven für die Gotthardbahn. Revue etc.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft XI. November 1880.

Inhalt: Geb. Ob.-Reg.-R. Elsasser, Fernsprech-Vermittelungseinrichtungen in grösseren Städten. Geb. Reg.-R. Dr. Siemens, der elektrische Aufzug. Galvanisches Element von Reynier. Oesterreich, die neue Kabelröhrenanlage in Berlin. Hall's automatisch-elektrische Eisenbahnsignale. Alexander Graham Bell, Ueber das Selen und das Photophon. Dynamo-elektrische Flachringmaschine von Siemens & Halske. Kleine Mittheilungen etc.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 42. 20. Oktober 1880.

Inhalt: Modificazioni alla legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del regno.

No. 43. 27. Oktober 1880.

Inhalt: Tramvie e ferrovie economiche al consiglio provinciale di Torino.

No. 44. 3. November 1880.

Inhalt: Stato di prima previsione della spesa pei lavori publici nel 1881. Le ferrovie militari in Germania.

No. 45. 10. November 1880.

Inhalt: Prodotti ferroviarii mensili (giugno 1880). Le ferrovie francesi al 31. dicembre 1879.

No. 42—46. Situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo etc.

No. 47. 24. November 1880.

Inhalt: Ferrovie Sicule; linea della Caldare. Prodotti ferroviarii mensili (agosto 1880). L'esercizio dei tramways a vapore. Le costruzioni ferroviarie in Francia. Informazioni etc.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

No. 41. 10. Oktober 1880.
Inhalt: Ueber die Ermittelung des Schadenersatzbetrages bei Werthverminderung eines Gutes. Erste Wiener Spar- und Kredit-Genossenschaft für Bekleidung und Ausstattung.

No. 42. 17. Oktober 1880.
Inhalt: Die humanitären Einrichtungen der Kaiserin-Elisabethbahn. Der erste österreichische Ingenieur- und Architektentag.

No. 43. 24. Oktober 1880.
Inhalt: Die humanitären Einrichtungen der Kaiserin-Elisabethbahn. Die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zur Staatswissenschaft.

No. 44. 31. Oktober 1880.
Inhalt: Wassergas, der Brennstoff der Zukunft. Die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zur Staatswissenschaft. Mittheilungen aus der Statistik der sächsischen Staatseisenbahnen für 1879.

No. 45. 7. November 1880.
Inhalt: Die humanitären Einrichtungen der Kaiserin-Elisabethbahn. Kraftübertragung mittelst dynamo-elektrischer Maschinen.

No. 46. 14. November 1880.
Inhalt: Das Instruktionswesen des kommerziellen Eisenbahndienstes. Das Eisenbahnwesen auf der Brüsseler Landesausstellung im Jahre 1880. Zur Geschichte des Krupp'schen Etablissements.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

XVII. Band. VI. Heft. 1880.
Inhalt: Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen, System Kecker. Hobelmaschine für Eisenbahnschwellen. Neues Compound-System für Lokomotiven. Interkommunikations-Nothsignal der Kaiser-Franz-Josef-Bahn. Neue patentirte Biegevorrichtung für Eisenbahnschienen. Das Verhalten der Eisenbahnfahrzeuge beim Durchlaufen von Kurven. Wiedermann'sche Metalldichtung für Kolbenstangen. Funkenfänger für Lokomotiven von G. Hohlfeld. F. Essig's und T. Carmine's patentirte kombinirte Schrauben- und Hebelsteuerung für Lokomotiven. Neue Blattfederbefestigung der Hagener Gussstahlwerke (System Correns). Schauwecker's patentirter selbstthätiger Oeltropfapparat für Lokomotiv-Schieber und Kolben. Kondensationswasser-Ableiter. Ueber Verwendung Krauss'scher Tenderlokomotiven auf der Werrabahn. Beitrag zu Radreifenbefestigungen. Kontrolschloss für Eisenbahnwagen. Steding's verbesserte Metallstopfbüchse. Die Herbstversammlung des Iron- und Steel-Instituts am 25.—28. August zu Düsseldorf. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer, postes etc. Bruxelles.

III. Jahrg. 3. Lieferung. 14. November 1880.
Inhalt: De la nécessité de posséder les tarifs officiels des chemins de fer. Le congrès postal international de Paris. Arrangement entre la Belgique et l'Allemangne concernant l'encaissement des quittances, factures, billets, traites etc.

4. Lieferung. 21. November 1880.
Inhalt: Mesures prises en France pour prévenir les accidents de chemin de fer. Chemins de fer de l'État: mouvement et recette du mois d'août 1880. Tarif etc.

5. Lieferung. 28. November 1880.
Inhalt: Étude sur les tarifs français. — Arrangement entre la Belgique et les Pays-Bas concernant l'intervention de la poste dans le recouvrement des quittances etc.. Varia etc.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die **Nummern 84—93** (29. Oktober bis 29. November 1880) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen u. dgl. nachstehende Abhandlungen etc.:

(No. 84 bis 87:) Die Beschaffenheit und Veröffentlichung der Plakatfahrpläne. (No. 84:) Der Versuch einer fahrenden Güterexpedition im Reichslande. Italienische Korrespondenz. Gotthardbahn. (No. 85:) Eisenbahn-Wörterbuch der deutschen und französischen Sprache von Rübenach. Aus dem elektrotechnischen Verein.

Verein für Eisenbahnkunde. Deutsche Betriebsergebnisse pro September 1880. (No. 86:) Was ist unter „Eisenbahn" im Sinne des deutschen Haftpflichtgesetzes zu verstehen? Erhaltung der Uebergangskurven und Ueberhöhungsstrecken. Oesterreich-ungarische Betriebergebnisse pro September 1880. (No. 87 und 88:) Das Haftpflichtgesetz und die Eisenbahnen in Preussen. (No. 87:) Organisation der preussischen Staatsbahnverwaltung. Einnahmen schweizerischer.Eisenbahnen. (No. 88 nnd 89:) Allgemeine Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1880/81. (No. 88:) Die erste Stahlbrücke der Welt. (No. 89:) Die „Sonn- und Festtage" im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Die Erklärungen auf die Beschlüsse der General-Versammlung des Vereins vom 2./4. August 1880. (No. 90:) Der Landeseisenbahnrath und die Eisenbahn-Gütertarife. Zum Preussischen Eisenbahn-Etat (Rede des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten im preussischen Abgeordnetenhause am 13. November 1880). Ein Eisenbahnunfall auf einer Strecke mit eisernem Oberbau. (No. 91:) Zur Frage des Begriffes „Eisenbahn" im Sinne des deutschen Haftpflichtgesetzes. Die Verwaltung der Eisenbahnen durch die Provinzen. Der Bollé'sche Dampfwagen und das Militär. Das Projekt der Simplonbahn. Gotthardbahn. Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens. (No. 92 und 93:) Die Denkschrift des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die bisherigen Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Konsolidation des Staatseisenbahnbesitzes. (No. 92:) Eisenbahnfragen im deutschen Handelstage. Die Eröffnung der ersten Zahnradbahn in Preussen. Der Panama-Kanal. (No. 93:) Gesetzentwurf, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes für die Staats-Eisenbahnverwaltung. Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg. Ueber deutsches Mineralöl.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 85. vom 23. Oktober 1880. Eine gerichtliche Definition des Begriffs Eisenbahn.

L'Économiste français. Paris.

No. 45—47. 6., 13., 20. November 1880. L'album de statistique graphique du ministère des travaux publics: les voies ferrées en France; les chemins de fer en Europe; les conditions de construction et d'exploitation des chemins de fer en France.

Engineering. London.

No. 773. 22. Oktober 1880. Goods locomotive; London and North Western railway. Rail inspection.

No. 774. 29. Oktober 1880. Canadian railways. Rail inspection. Railway statistics Locomotive fireboxes. Boiler inspection.

No. 775. 5. November 1880. Locomotive fireboxes. Third-class carriage; Western railway of France.

No. 776. 12. November 1880. Canadian railways. Iron coal wagen for the Rhenisch railway. Italian railways.

Das Schiff. Dresden.

No. 30. 28. Oktober 1880. Das St. Lorenz-Wasserstrassensystem.

No. 31. 4. November 1880. Statistik der Dampfmaschinen in der preussischen Flussschifffahrt.

No. 32. 11. November 1880. Weser-Elbe-Kanalproject. Die Oderschifffahrt. Berliner Dampfschifffahrts-Gesellschaft..

No. 33. 18. November 1880. Verändern sich die Wasserstände unserer Ströme? Ein deutscher Flussdampfer im Eismeere. Wesel-Hafenproject. Die Bromberger Flösserei. Selbstentzündung von Steinkohlenladungen.

No. 34. 25. November 1880. Regulirung der Mosel. Die Elbschifffahrt und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiff-Compagnie. Stromverkehr von Danzig.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

No. 45. 5. November 1880. Ein Eisenbahnunfall auf einer Strecke mit eisernem Oberbau nach Hilf'schem System.

No. 47. 19. November 1880. Bau- oder Maschinentechniker. Die erste Zahnradbahn in Preussen.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 45. 6. November 1880. Der Bahnhof der Belgischen Staatsbahn in Brügge.

No. 46. 13. November 1880. Sekundärbetrieb auf den Nebenlinien der Kronprinz-Rudolf-Bahn.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur und Architekten-Vereins. Wien.

VIII. und IX. Heft. 1880. Die Pontebba-Bahn (Udine-Pontebba). Anregungen zur technischen Erleichterung des Baues von Lokalbahnen.

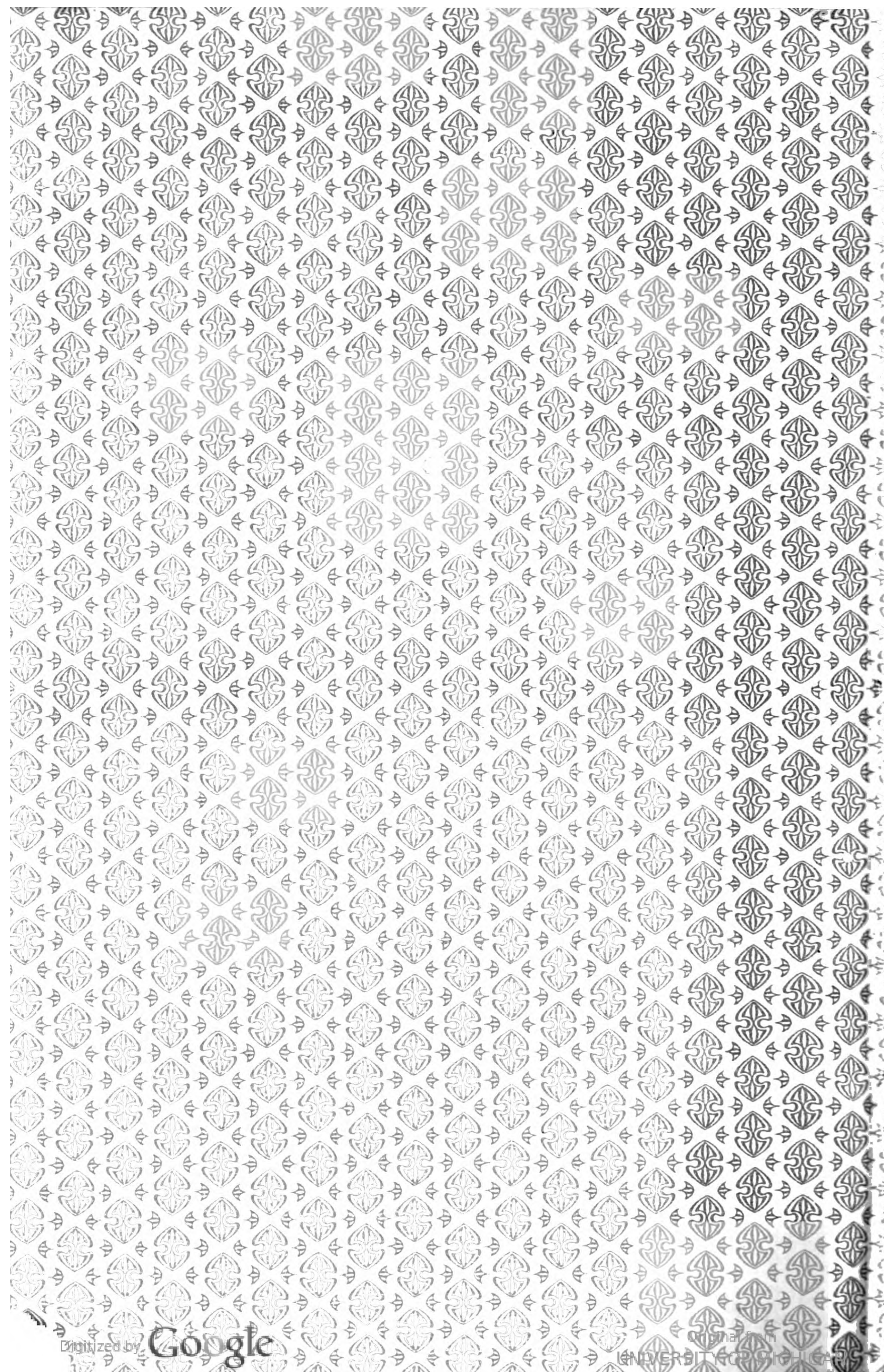
Zeitschrift für Baukunde. München.

Band III. Heft 4. 1880. Die Versuche der bayerischen Staatseisenbahn über die Widerstände der Eisenbahnfahrzeuge bei ihrer Bewegung in den Geleisen. Der Hafen von Antwerpen.



Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymann's Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.




UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 07708 1563